



Smernice za možnosti financiranja investicij in poslovanja mobilnosti na podeželju

Pogodba: MOVE/2022/OP/0008

Napisali
Andrea Lorenzini, Brendan Finn
Eleonora Ercoli, Elena Bargagna
MemEx Srl
November – 2024



EVROPSKA KOMISIJA

Generalni direktorat za mobilnost in promet
Direktorat B –Naložbe, inovativen in trajnostni promet
Enota B3 –Inovacije in raziskave

Kontakt: Isabelle VANDOORNE

E-pošta: MOVE-B3-secretariat@ec.europa.eu

Evropska komisija B-1049 Bruselj

Smernice za možnosti financiranja investicij in poslovanja mobilnosti na podeželju

Pogodba: MOVE/2022/OP/0008

***Europe Direct je storitev, ki vam pomaga najti odgovore
na vaša vprašanja v zvezi z Evropsko unijo.***

Brezplačna telefonska številka(*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) Informacije so brezplačne, kakor tudi večina klicev (nekateri operaterji, telefonske govornice ali hoteli lahko klic zaračunajo).

PRAVNO OBVESTILO

Ta dokument je bil pripravljen za Evropsko komisijo, vendar odraža le mnenja avtorjev. Komisija ni odgovorna za posledice ponovne uporabe te publikacije.

Več informacij o Evropski uniji je na voljo na internetu (<http://www.europa.eu>).

Luxembourg: Urad za publikacije Evropske unije, 2025

ISBN : 978-92-68-27226-8

doi: 10.2832/4011417

© Evropska unija, 2025

Reprodukcija je dovoljena z navedbo vira.

VSEBINA

OPREDELITEV KLJUČNIH POJMOV	7
UVOD	8
1. IZZIVI PRI DOSTOPU DO SREDSTEV ZA STORITVE MOBILNOSTI NA PODEŽELJU	10
2. DEJAVNIKI ZA DOSTOP DO FINANCIRANJA.....	15
3. FINANČNI OKVIRI ZA STORITVE DELJENE MOBILNOSTI NA PODEŽELJU	17
4. POSTOPNO FINANCIRANJE IN FINANČNE STRATEGIJE	21
5. DOLOČANJE KLJUČNIH ELEMENTOV PROJEKTA	22
6. OCENJEVANJE POTREB PO FINANCIRANJU IN NAČRTOVANJE FINANCIRANJA	33
7. KRMARJENJE PO ZELO REGULIRANEM TRGU	42
8. URESNIČEVANJE PREDLOGOV	45
ZAKLJUČKI.....	53

SEZNAM TABEL

Tabela 1 Primeri prilagojenih KPI-jev za ocenjevanje vrzeli v mobilnosti na podeželju	13
Tabela 2 Potencial, cilji, omejitve in partnerstvo za ciljne vodilne predlagatelje	23
Tabela 3 Ključne vrste projektov mobilnosti na podeželju	26
Tabela 4 Struktura virov financiranja za rešitve mobilnosti na podeželju.....	36

SEZNAM SLIK

Silka 1 Osnovne in lokalizirane prevozne storitve na podeželskih območjih	9
Silka 2 Panorama financiranja za podeželsko mobilnost.....	10
Silka 3 Poudarki partnerske pobude KITE v Kilkennyju na Irskem	16
Silka 4 Prevoz na zahtevo BürgerBus v Oberes Glantal, Nemčija.....	16
Silka 5 Finančni okviri za rešitve mobilnosti	18
Silka 6 Finančni okviri za DRT v Medio Tejo, Portugalska	18
Silka 7 Upravljanje organizacijskih in operativnih vprašanj.....	19
Silka 8 Storitve Sopotniki od vrat do vrat v Sloveniji	19
Silka 9 Postopen pristop k financiranju in finančnim strategijam za mobilnost na podeželju	21
Silka 10 Določanje ključnih elementov projekta – 1.–3. korak	22
Silka 11 Skupnostna souporaba avtomobilov v podeželski skupnosti Villerouge-Termenès	25

Silka 12 Projekt VysoMarch na čezmejnem območju med Avstrijo in Slovaško	29
Silka 13 Zahteve glede financiranja za deljene mobilnosti na podeželju	30
Silka 14 Finančna vprašanja za rešitve deljene mobilnosti na podeželju	31
Silka 15 Projekt pametne mobilnosti v dolini Garfagnana, Italija	32
Silka 16 Določanje ključnih elementov projekta – 4.–6. korak	33
Silka 17 Vrste financiranja rešitev za mobilnost na podeželju	34
Silka 18 Pregled potreb po financiranju v različnih fazah projekta	34
Silka 19 Sistem souporabe koles Sprossenflotte v mestu Kiel in okolici, Nemčija	35
Silka 20 Izkoriščanje virov financiranja v Rethymnu, Grčija.....	37
Silka 21 Vzdrževanje sistema souporabe električnih avtomobilov na podeželju: sistem Flugs v Vzhodni Tirolski	38
Silka 22 Financiranje, potrebno pred projektom, stroški financiranja investicij in začetnih storitev.....	39
Silka 23 Potrebna sredstva za operativne stroške/stroški poslovanja pri fleksibilnih prevoznih storitvah	40
Silka 24 Potrebna sredstva za operativne stroške/stroške poslovanja pri storitvah souporabe vozil	41
Silka 25 Določanje ključnih elementov projekta – 7. korak.....	42
Silka 26 Prevoz na zahtevo v Médio Tejo na Portugalskem	44
Silka 27 Določanje ključnih elementov projekta – 8.–10. korak	45
Silka 28 Naloge za pripravo poslovnega načrta za storitev mobilnosti na podeželju ...	46
Silka 29 Platno poslovnega modela (angl. Business Model Canvas) za rešitve mobilnosti na podeželju	47
Silka 30 Družbene koristi mobilnosti na podeželju	49
Silka 31 Zelene železnice v Valmieri, Latvija	49
Silka 32 Ključni koraki za pripravo prijave na razpis.....	51
Silka 33 Krmarjenje po spektru programov financiranja EU.....	51

OPREDELITEV KLJUČNIH POJMOV

Pojem	Opredelitev
SKP	Skupna kmetijska politika (SKP) je skupna politika za vse države EU. Upravlja se na evropski ravni s finančnimi sredstvi iz proračuna EU. SKP podpira odprt enotni trg za kmetijske prehrabne proizvode EU, zagotavlja dostopne cene, ohranja nekatere najvišje svetovne standarde varnosti in varstva okolja ter ohranja živahne podeželske skupnosti.
Stroški investicij	Stroški investicij so stroški, potrebni za pridobitev, nadgradnjo in vzdrževanje osnovnih sredstev (cestne infrastrukture, kolesarskih stez, mostov, predorov itd.), vključno s tehnologijo ali opremo (varnostni sistemi in sistemi za določanje prednosti v cestnem prometu, sistemi za prodajo vozovnic, sistemi za upravljanje informacij itd.) ter mobilnih sredstev, vključno z vozili.
ERMN	Evropska mreža za mobilnost na podeželju (angl. The European Rural Mobility Network – ERMN) je vseevropska mreža za mobilnost na podeželju, ki deli znanje in izkušnje med lokalnimi oblastmi, strokovnjaki iz prakse in drugimi deležniki. Mrežo je vzpostavil projekt SMARTA-NET.
Financiranje investicije	Postopek pridobitve kapitala in potrebnih sredstev za razvoj rešitve, ki lahko vključuje posojila, kreditne linije, nepovratna sredstva ali naložbe. Vključuje tudi vsa priporočila za privabljanje naložb in pridobitev sredstev.
Viri financiranja	Pregled različnih skladov, ki so na voljo za razvoj in vzdrževanje rešitve ali storitve mobilnosti.
Financiranje poslovanja	Obratovalni stroški poslovanja oziroma stroški izvajanja storitve (stroški energije za pogon vozil, plače in dodatki zaposlenim, zavarovalne premije, vzdrževanje in popravila vozil in infrastrukture, prodaja in trženje) ter drugi povezani odhodki, potrebni za vsakodnevno delovanje storitve.

UVOD

Ta dokument je zadnji izmed štirih dokumentov –smernic, ki so bile pripravljene v okviru projekta SMARTA-NET¹. Ti dokumenti občinam pomagajo pri krepitvi zmogljivosti za razvoj in izvajanje trajnostnih, vključujočih in integriranih rešitev mobilnosti na svojih območjih. Te smernice se osredotočajo na ključni vidik: možnosti financiranja investicij in poslovanja za pobude mobilnosti na podeželju, vključno z mobilnostjo v podporo podeželskemu turizmu. Pomanjkanje virov in specifičnega znanja o zagotavljanju financiranja sta pomembni oviri za podeželske skupnosti, ki želijo razviti prilagojene storitve mobilnosti.

Da bi odgovorili na to potrebo, te smernice ponujajo postopen pristop. Namenjene so podeželskim občinam in strokovnjakom pri razumevanju, pripravi in oddaji temeljitih predlogov za financiranje investicij in poslovanja za projekte trajnostne mobilnosti ter ohranjanju storitev daljše časovno obdobje. Vsako poglavje gradi na ključnih elementih, potrebnih za oblikovanje temeljitega načrta projekta – od prepoznavanja izzivov in prednosti v podeželskih skupnostih do ocene praktičnih finančnih okvirov in opredelitve bistvenih elementov projekta.

Ta strukturiran pristop želi lokalnim oblastem pomagati pri krmarjenju med kompleksnimi možnostmi financiranja, jasni oceni finančnih potreb in razvoju prepričljivih predlogov, ki upoštevajo regulativne zahteve in omejitve ter specifične trga, ki so lahko značilne za mobilnost na podeželju.

Ne glede na to, ali ste predstavnik podeželske občine, regionalne agencije, prevoznika ali član lokalne skupnosti, te smernice vam bodo služile kot praktično orodje za raziskovanje in zagotavljanje finančne podpore za pobude mobilnosti na podeželju.

Dostop do podeželskih območij je mogoče obravnavati z dveh komplementarnih vidikov.

- **Prvi vidik se osredotoča na to, kako so prebivalci podeželja povezani s tem, kar potrebujejo.** To vključuje osnovne storitve, delo, izobraževanje in druge priložnosti, od katerih se mnoge nahajajo zunaj njihovega neposrednega okolja. Ta dimenzija dostopnosti je bistvena za zagotavljanje socialne vključenosti in kakovosti življenja podeželskih skupnosti.
- **Drugi vidik obravnava dostopnost podeželskih območij od zunaj,** pri čemer poudarja, kako enostavno lahko podjetja, turisti in drugi obiskovalci dosežejo te regije. To je ključni dejavnik pri spodbujanju gospodarskega razvoja in turizma ter podpori lokalnim gospodarskim dejavnostim.

Oba vidika poudarjata dvojni pomen rešitev mobilnosti pri povezovanju podeželskih območij s širšim gospodarskim in socialnim pomenom.

Pri financiranju mobilnosti na podeželju ločimo med »osnovnimi storitvami« in bolj »lokaliziranimi možnostmi mobilnosti« (Slika 1).

- **Osnovne storitve,** kot so medkrajevne, avtobusne linije na dolge razdalje in regionalne prevozne storitve, so integrirane v formalna/konvencionalna omrežja javnega prevoza. Osnovane so na podlagi uveljavljene strukture načrtovanja,

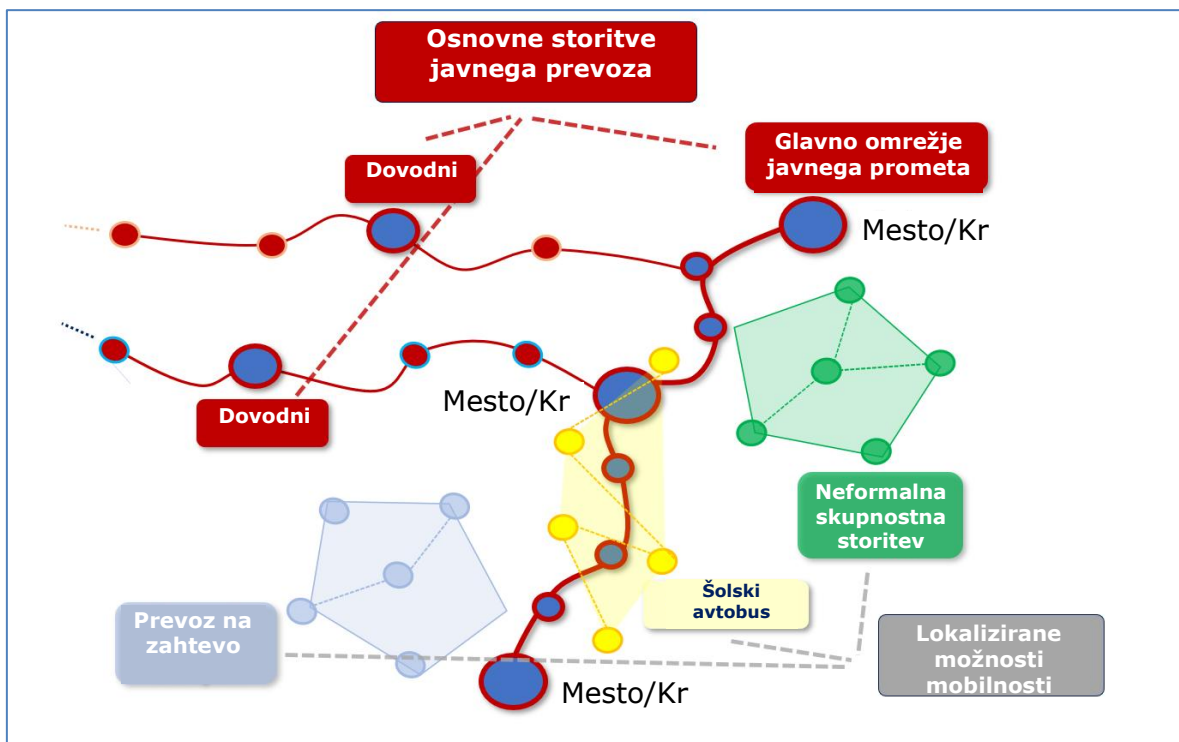
¹Ostali trije dokumenti s smernicami so: i) Smernice za rešitve skupne mobilnosti na podeželju; ii) Smernice za trajnostno mobilnost v podeželskih turističnih skupnostih; in iii) Smernice za vključevanje vidikov mobilnosti na podeželju v načrte trajnostne urbane mobilnosti (SUMP) – prilagajanje SUMP podeželju.

organizacije in financiranja. Te storitve so bodisi podprte z državnim financiranjem bodisi delujejo komercialno prek naložb zasebnega sektorja. Služijo kot glavne prometne povezave, ki povezujejo srednje velika mesta z večjimi mesti in regionalnimi prometnimi vozlišči. Imajo omejeno število postankov na območjih, skozi katera peljejo.

- **Lokalizirane storitve mobilnosti**, ki zagotavljajo dostop do ključnih destinacij na podeželskih območjih ali se povezujejo z osnovnimi prometnimi vozlišči, se soočajo s precejšnjimi finančnimi in strukturnimi izzivi. Te storitve so za zadovoljevanje vsakodnevnih potreb po mobilnosti v podeželskih skupnostih ključnega pomena, vendar so že desetletja močno podhranjene. Za razliko od osnovnih storitev je financiranje lokalizirane mobilnosti pogosto negotovo, razdrobljeno in nima namenskih pravnih zavez ali doslednih ciljev. Poleg tega v mnogih primerih lokalne rešitve mobilnosti niso uvrščene med »javni prevoz« in zato niso upravičene do glavnih finančnih virov ali mobilnosti.

Silka 1 Osnovne in lokalizirane prevozne storitve na podeželskih območjih

Vir: MemEx



1. IZZIVI PRI DOSTOPU DO SREDSTEV ZA STORITVE MOBILNOSTI NA PODEŽELJU

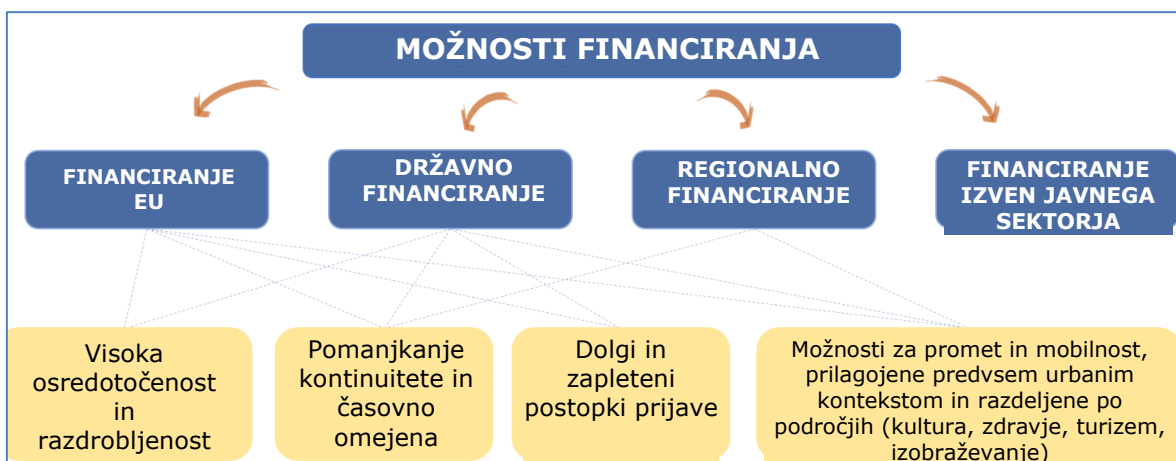
V državah članicah EU so na voljo različne možnosti financiranja. Kljub temu so podeželske skupnosti ovirane pri dostopu mnogih od njih, tudi za financiranje mobilnostnih rešitev. V nekaterih primerih, ko je mogoče dostopati do financiranja, se ukrepi uvedejo, vendar le z omejenim časovnim okvirom financiranja, velikokrat pa dolgoročno niso finančno vzdržni. Za zagotovitev pobud na primer deljene mobilnosti je vedno treba zagotoviti kontinuiteto stabilnih virov financiranja v celotnem življenjskem ciklu pobude oziroma ukrepa. Med deležniki na podeželju pogosto primanjkuje ozaveščenosti in razumevanja vseh potencialnih virov financiranja, ki bi jih lahko poskusili pridobiti.

Na splošno lahko možnosti financiranja razdelimo v štiri glavne kategorije, kot je prikazano na Sliki 2. Tri od štirih prikazujejo različne možnosti **državnega financiranja oziroma proračunskih sredstev** in so na višjih ravneh upravljanja kot ciljno območje. Vse imajo možnost pridobivanja znatnih finančnih sredstev, ključno vprašanje pa je, kako so ta sredstva razporejena med mestna in podeželska območja.

Četrta kategorija je **financiranje izven javnega sektorja**, ki vključuje skupnosti, posameznike, nevladne organizacije, dobrodelne organizacije in poslovne subjekte. Te bi lahko nadalje razdelili na »ne-javno/ne-komercialno« in »komercialno«. Neizogibno je, da mobilnost v slogu javnega prevoza na podeželju zahteva vir državnega financiranja, vendar pa imajo številne druge vrste podeželske mobilnosti manjše finančne potrebe, ki jih je mogoče doseči na različne načine s pomočjo skupnosti, sponzorstev ali podjetij. Pogosto je to edini način, da skupnosti same začnejo nekaj, če vlada ne bo ukrepala za njih.

Silka 2 Panorama financiranja za podeželsko mobilnost

Vir: SMARTA-NET



V sklopu projekta SMARTA-NET je bilo s člani ERMN organiziranih več razprav, tako v živo kot na spletu, da bi ocenili potrebe in izzive podeželskih občin pri dostopu do sredstev. Na petem srečanju ERMN v Évori (Portugalska, 14.–16. maj 2024) je bila tema možnosti financiranja podeželske mobilnosti podrobno obravnavana, tudi z uporabo interaktivnega formata svetovne kavarne. Člani ERMN so imeli možnost deliti svoja mnenja in izkušnje z različnimi programi financiranja podeželske mobilnosti ter

strategije za zagotavljanje dodatnih virov. Razprava se je osredotočila predvsem na specifične programe financiranja EU (strukturne sklade, kot sta Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in Kohezijski sklad) ter Mehanizma za okrevanje in odpornost.²³

V projektu SMARTA-NET je bila prav tako opravljena analiza razpoložljivih evropskih, nacionalnih in regionalnih virov financiranja za podeželsko mobilnost⁴, v kateri so podrobno opisani programi in njihova prednostna področja. Rezultati te analize poudarjajo neravnovesje med različnimi viri financiranja, s precej večjim številom možnosti financiranja na ravni EU in bolj omejenimi možnostmi za podeželske občine in druge deležnike za izvajanje storitev in rešitev mobilnosti na lokalni ravni.

Tudi ko občine lahko prepoznajo ustrezne možnosti financiranja za podeželsko mobilnost, tako na ravni EU kot na nacionalni/regionalni ravni, dostop do njih predstavlja številne izzive, ki so se, kot je bilo že omenjeno, pojavili tudi med razpravami s člani ERMN. Glavne ugotovitve iz interakcij s člani ERMN poudarjajo naslednja vprašanja:

Izzivi, povezani s financiranjem EU:

- Široka narava in razdrobljenost razpisov za financiranje s strani EU (zlasti Obzorje Evropa, CEF⁵, INTERREG⁶, LEADER⁷, programi LIFE), zaradi česar je potrebe skupnosti težko uskladiti s kriteriji financiranja;
- razpisi EU (zlasti Obzorje Evropa, CEF, INTERREG, LEADER, programi LIFE) pogosto poskušajo doseči cilje, ki niso povezani z mobilnostjo – npr. uporaba/razvoj specifičnih tehnologij, skrb za okolje in podnebne spremembe, razogljičenje, enakopravnost itd. Predlagatelji, ki se osredotočajo na odpravljanje temeljnih primanjkljajev mobilnosti na svojem območju, se znajdejo v resnem neugodnem položaju v primerjavi s predlagatelji, ki v ospredje postavljajo nemobilnostne vidike, ki jih (vsaj trdijo tako) uporabljajo za mobilnost. Predlagatelji, osredotočeni na mobilnost, na koncu poskušajo prilagoditi svoje predloge tako, da ustrezajo razpisnim pogojem, ki ne dajejo prednosti mobilnosti, in se tako neizogibno znajdejo v neugodnem položaju.

Izzivi, povezani z nacionalnim financiranjem:

- čeprav začetno financiranje shem mobilnosti na podeželju, zlasti njihovi kapitalski ali infrastrukturni stroški, pogosto prihaja iz vladnih projektov, so občine včasih prisiljene prevzeti operativne stroške, če se projekti izkažejo za uspešne;
- nacionalno financiranje nima kontinuitete, kar ni v skladu z dolgoročnim načrtovanjem. Ta nedoslednost lahko predstavlja izziv za projekte, ki zahtevajo trajne naložbe v več letih (dolgoročni projekti potrebujejo stabilno financiranje, da se zagotovi uspešen zaključek in so doseženi predvideni učinki);

²https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf_en

³https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/cohesion-fund_en

⁴Rezultati so povzeti v poročilu SMARTA-NET »Povzetek virov financiranja in s tem povezanih vprašanj v državah EU« (2024).

⁵Instrument za povezovanje Evrope, https://cinea.ec.europa.eu/programmes/connecting-europe-facility_en

⁶<https://interreg.eu/about-interreg/>

⁷Povezava med dejavnostmi za razvoj podeželskega gospodarstva – Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale; https://eu-cap-network.ec.europa.eu/networking/leader/leader-explained_en

- programi razvoja podeželja financirajo specifične intervencije na podeželju, ki niso povezane z izvajanjem storitev mobilnosti in/ali razvojem prometne infrastrukture (npr. strateški načrt SKP⁸).

Izzivi, povezani z regionalnim financiranjem:

- javni prevoz je močno regulirano področje, kjer ponudbo storitev in dodelitev financiranja vedno določi institucija na višji ravni od podeželske občine – največkrat regionalne ali nacionalne agencije. Ti organi na višji ravni upravljajo s prioritetai, zaradi česar imajo podeželske občine omejen vpliv na procese odločanja. Čeprav lahko oddajo zahteve za storitve, imajo podeželske občine do teh finančnih virov redko neposreden dostop, kar ustvarja razkorak med lokalnimi potrebami in razpoložljivimi viri;
- številne regionalne možnosti financiranja temeljijo na projektih s strogimi časovnimi omejitvami, ki dajejo prednost kratkoročnemu izvajanju pred dolgoročno trajnostjo. To pomanjkanje kontinuitete ogroža finančno vzdržnost različnih mobilnostnih rešitev, saj občine po izteku financiranja novih projektov pogosto težko vzdržujejo storitve;
- za podeželska območja, ki segajo čez nacionalne ali regionalne meje, je dostop do regionalnega financiranja še težji. Ta območja se morajo spopadati z razdrobljenimi strukturami upravljanja, kjer vire upravljajo različni organi z različnimi predpisi, prioritetai in upravnimi postopki.

Splošni izzivi pri dostopu do javnega financiranja:

- postopki prijave so dolgi in zapleteni. To lahko poslabša negotovost glede izidov, bodisi glede stopnje uspešnosti bodisi dodeljenega financiranja;
- številne možnosti financiranja za promet in mobilnost so zasnovane z mislijo na urbano okolje, kar morda ni primerno za podeželsko okolje;
- to je povezano tudi s težavami pri monetizaciji koristi, ovrednotenje koristi mobilnostnih rešitev na podeželju je namreč zahtevno. Ustvarjena dodatna vrednost teh rešitev se lahko bistveno razlikuje od koristi v urbanih okoljih. Na primer, družbeno vrednost mobilnosti za starejše prebivalce ali mlade na podeželju je težje opredeliti, saj gre za kakovost življenja ali možnost nadaljnjega življenja na tem območju, v primerjavi s standardnimi merili, ki se uporabljajo pri analizi stroškov in koristi, kot sta prihranek časa potovanja in stroškov.

Izzivi, povezani s financiranjem izven javnega sektorja:

- poleg tradicionalnih programov financiranja je zagotavljanje dodatnih virov s sodelovanjem zasebnega sektorja in prostovoljcev, pridobivanje sponzorjev, uvajanje plačila uporabnine in iskanje podpore za uvedbo pilotnih projektov precej težko na podeželju, kjer je povpraševanje na splošno nižje kot v urbanih okoljih in s tem ustvarja nižjo raven dobička;
- podeželje trpi zaradi pomanjkanja razpoložljivih prevoznikov in ponudnikov storitev. Nizko število potnikov pravzaprav otežuje finančno vzdržnost prometnih

⁸Države članice morda ne obravnavajo mobilnosti na podeželju in/ali z njo povezanih vidikov kot nacionalne prioritete, kar lokalnim skupnostim ali celo občinam in okrožjem otežuje dostop do sredstev za mobilnost kljub širokemu spektru razpoložljivih možnosti.

storitev na teh območjih (v nekaterih državah, npr. v Italiji, so regulirane prometne storitve financirane iz nacionalnih javnih sredstev, ki jih prejmejo organizacije, ki izvajajo javni prevoz, subvencije pa temeljijo na prevoženih kilometrih).

Drugi izzivi, s katerimi se soočajo predvsem majhna mesta in podeželske skupnosti, so povezani s:

- pomanjkanjem strokovnega znanja in poglobljenega poznavanja obstoječega pregleda možnosti financiranja, skupaj z omejenimi človeškimi viri in posledičnimi časovnimi omejitvami. To ovira možnost razumevanja najprimernejših oblik financiranja, ki ustrezajo njihovim potrebam, ter povečuje težave pri zapletenih in dolgih postopkih prijave;
- omejeno politično podporo: pomanjkanje usklajevanja med različnimi vladnimi ravnmi, konkurenca z velikimi mesti, ki imajo več zmogljivosti in izkušenj s prijavi na razpise za financiranje;
- omejenimi možnostmi iskanja notranjih sredstev za sofinanciranje projekta (tudi v konceptualni fazi) in pomanjkanjem specifičnih znanj za pripravo dolgoročne strategije načrtovanja za opredelitev investicijskih potreb.

Za podporo in utemeljitev programov financiranja in načrtov za projekte mobilnosti na podeželju je bistveno, da oblikovalci politik in nosilci odločanja, vključno z regionalnimi in nacionalnimi organi, sprejmejo specifične ključne kazalnike uspešnosti (KPI), prilagojene edinstvenim izzivom in potrebam podeželja.

Ciljno usmerjeni KPI-ji zagotavljajo jasen okvir za ocenjevanje vrzeli v mobilnosti na podeželju in prepoznavajo najbolj potrebne naložbe. Vrzeli so lahko v prostorski pokritosti storitev mobilnosti, v času, ko so na voljo, ali v načinu povezovanja storitev. Primeri teh prilagojenih KPI-jev so navedeni v Tabeli 1.

Tabela 1 Primeri prilagojenih KPI-jev za ocenjevanje vrzeli v mobilnosti na podeželju

Ključni kazalniki uspešnosti	Opis
Dostopnost terminalov in postajališč	Merjenje časa potovanja in možnosti, ki so na voljo prebivalcem za dosego prometnih vozlišč in postajališč od doma ali dela
Kakovost in dostopnost javnega prevoza	Ocenjevanje števila in bližine postaj ali postajališč, pogostosti storitev, dnevne razpoložljivosti poti in točnosti
Razpoložljivost storitve*	Zagotavljanje razumnega dostopa prebivalcev do osnovnih storitev, kot so bolnišnice, šole, trgovine, pošte, banke in kulturne ustanove
Dostopnost do bistvenih storitev	Ocenjevanje dostopnosti storitev z javnim prevozom ali avtomobilom, vključno s časom potovanja in potrebo po uporabi različnih prevoznih sredstev
Možnosti multimodalnega prevoza	Spremljanje razpoložljivosti integriranih prevoznih načinov za podporo različnim potrebam po potovanju
Razpoložljivost šolskih avtobusnih prevozov	Spremljanje prisotnosti namenskih prevoznih možnosti za šolarje in dijake

**Poudariti je treba razliko med merjenjem »razpoložljivosti« v smislu (a) obstoja storitev ali objektov na splošnem območju; in (b) zmožnosti ciljnih uporabnikov, da dostopajo do storitev v času, ko so le-te na voljo, ob upoštevanju trajanja dejavnosti in brez avtomobila, kjer je to pomembno za ciljne uporabnike. Na primer, ambulantne zdravstvene storitve, iskanje zaposlitve in obisk pošte ali banke so kratkotrajne in dogovorjene ob določenem času. Velikokrat so storitve mobilnosti dostopne samo v rednem delovnem času kar omejuje dostopnost storitve številnim skupinam prebivalcev.*

Ti KPI-ji bodo pomagali pri natančni oceni potreb po mobilnosti na podeželju, s čimer bodo usmerjali dodeljevanje sredstev in razvoj programov, posebej namenjenih izboljšanju prometne infrastrukture in dostopnosti na podeželju.

2. DEJAVNIKI ZA DOSTOP DO FINANCIRANJA

Učinkovit dostop do financiranja projektov mobilnosti na podeželju je odvisen od niza ključnih dejavnikov. Na podlagi izkušenj, pridobljenih na srečanjih ERMN, zlasti pa razprave, ki je potekala v živo 15. maja 2024 v Évori na Portugalskem, jih lahko razvrstimo v štiri skupine: **sodelovanje, načrtovanje, vključevanje in podpora**. Ti elementi skupaj ustvarjajo podporno podlago, ki krepí sposobnost podeželskih skupnosti za pridobitev in ohranitev financiranja za trajnostne rešitve mobilnosti.

1. Sodelovanje

Sporazumi o sodelovanju med občinami, javnimi organi, zasebnimi subjekti in združenji skupnosti (vključno z lokalnimi društvi in združenji) so ključnega pomena za krepitev predlogov za financiranje in dolgoročno vzdržnost projektov. S sodelovanjem lahko partnerji delijo odgovornosti, združujejo vire in izkoriščajo prednosti drug drugega ter tako učinkovito obravnavajo specifične potrebe po mobilnosti na podeželju. S skupnim delom lahko te skupine zagotovijo dodatne vire in omogočijo, da so rešitve mobilnosti na podeželju izvedljive in trajnostne tudi po začetnem financiranju.

2. Načrtovanje

Uspešne vloge za financiranje zahtevajo dobro opredeljene, izvedljive cilje, podprte s podrobnim načrtovanjem. Z vzpostavitvijo jasnih operativnih postopkov in izvedbo temeljitih ocen stroškov lahko predlagatelji določijo celotne finančne potrebe predlaganih rešitev mobilnosti. Celovit pristop k načrtovanju pomaga uskladiti projekte s širšimi strateškimi cilji, tako na lokalni kot regionalni ravni. Celostna perspektiva vlagateljem omogoča, da oblikujejo projekte, ki učinkovito obravnavajo medsebojno povezana vprašanja mobilnosti in predstavljajo rešitve, ki so trajnostne in razširljive skozi čas.

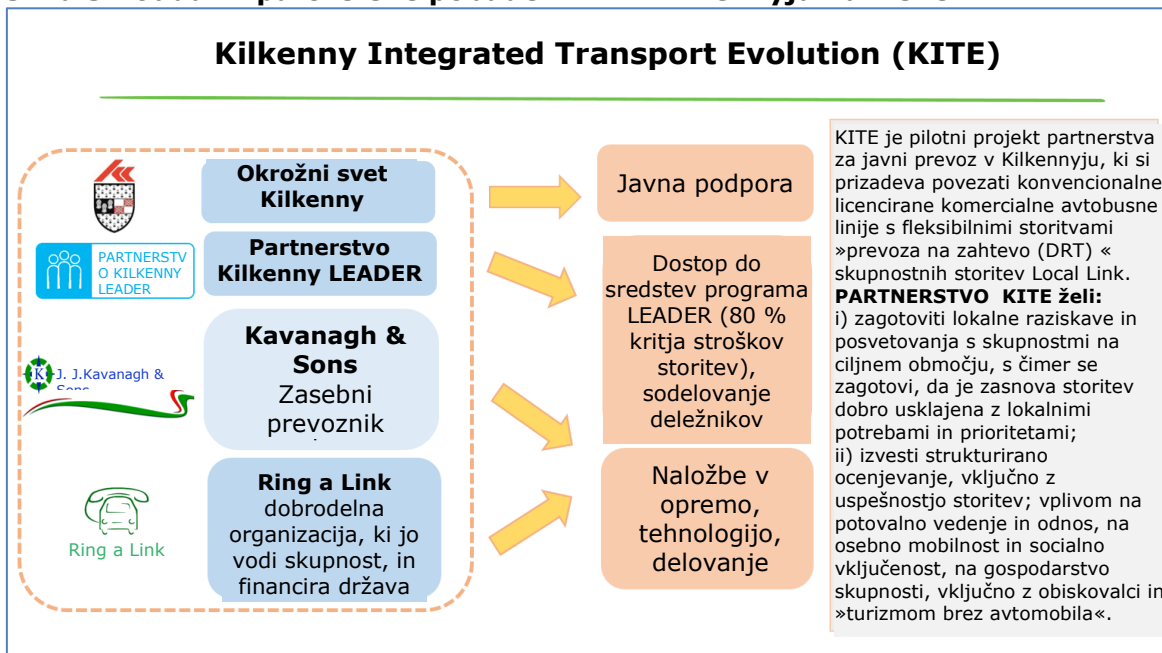
3. Vključevanje

Vključenost skupnosti je bistvena za uspeh in dolgoročnost pobud mobilnosti na podeželju. Ko so lokalne skupnosti in podjetja aktivno vključeni, lahko projekti mobilnosti na podeželju spodbujajo občutek lastništva. Predlagane rešitve tako resnično ustrezajo potrebam prebivalcev. Sprejetje pristopa z več deležniki spodbuja sodelovanje različnih skupin in sodelovanje med ključnimi deležniki.

4. Podpora

Politična podpora regionalnih, nacionalnih in evropskih organov je za financiranje mobilnosti na podeželju neprecenljiva. Takšna podpora pogosto prihaja z izmenjavo znanja, podatkov in najboljših praks za rešitve mobilnosti na podeželju.

Silka 3 Poudarki partnerske pobude KITE v Kilkennyju na Irskem



Prednosti, sredstva in orodja v podeželskih skupnostih

Podeželska območja imajo edinstvene prednosti, ki lahko močno povečajo uspeh projektov mobilnosti. Globoko razumevanje lokalnih potreb podeželskim skupnostim omogoča, da razvijejo ciljno usmerjene rešitve, ki učinkovito obravnavajo specifične izzive mobilnosti. Podeželska območja kažejo tudi izjemno prilagodljivost pri pridobivanju sredstev, saj pogosto najdejo različne načine za kombiniranje javnih in zasebnih virov za podporo pobudam. Poleg tega močna povezava med mobilnostjo in razvojem skupnosti povečuje družbeni vpliv projektov, zaradi česar so bolj relevantni in trajnostni v lokalnem kontekstu. Slika 6 prikazuje, kako so različni deležniki sodelovali v Kilkennyju na Irskem. Prostovoljstvo je še ena ključna prednost, saj lokalni prebivalci pogosto stopijo v ospredje, da podprejo in vzdržujejo storitve mobilnosti, s čimer spodbujajo močan občutek lastništva (npr. BürgerBus v okrožju Kusel v Nemčiji, prikazan na Sliki 4). Visoka raven socialne kohezije in skupne podeželske identitete obenem zagotavljata trdno podlago za skupnostne ali deljene možnosti mobilnosti.

Silka 4 Prevoz na zahtevo BürgerBus v Oberes Glantal, Nemčija

Vir: BürgerBus, Oberes Glantal



3. FINANČNI OKVIRI ZA STORITVE DELJENE MOBILNOSTI NA PODEŽELJU

Pri razvoju rešitev za mobilnost na podeželju lahko finančne okvire razdelimo v tri glavne kategorije:

- **Komercialne storitve** delujejo po finančno vzdržnem modelu, kjer so prihodki od prodaje kart, sponzorstev in drugih virov prihodkov zadostni za kritje stroškov, kar pogosto omogoča dobičkonosnost. V podeželskem okolju se komercialne storitve največkrat zanašajo na dodatne vire prihodkov ali javno-zasebna partnerstva, da bi premostile vrzel, tudi če niso formalno opredeljene kot »subvencionirane«.
- **Subvencionirane storitve** imajo višje obratovalne stroške, kot jih lahko krijejo njihovi prihodki. Za premostitev te vrzeli se zanašajo na subvencije, ki zagotavljajo dostop do mobilnosti na podeželju. Te storitve so predmet predpisov EU in nacionalnih politik javnega naročanja.
- **Storitve, ki temeljijo na prostovoljstvu**, izkoriščajo vključenost skupnosti za ohranjanje nizkih stroškov, pri čemer prostovoljci pogosto opravljajo vloge, kot so vozniki ali administrativno osebje. To prostovoljno sodelovanje zmanjšuje stroške dela, s čimer se skupni stroški približajo ali so včasih celo nižji od ustvarjenih prihodkov. Takšne storitve so za podeželska okolja zato finančno bolj izvedljive in trajnostne.

Na podlagi razlik med temi tremi finančnimi okviri je pomembno razumeti, kako se investicijski in obratovalni stroški obravnavajo v posameznem modelu. *Komercialne storitve* poskrbijo za celotno začetno investicijo in obratovalne stroške, prevozniki pa za podporo svojih storitev zagotavljajo svoja vozila. *Subvencionirane storitve*, čeprav delujejo podobno, potrebujejo javne subvencije za kritje ključnih obratovalnih stroškov, kot so delo, gorivo, vzdrževanje vozil itd., in/ali kritje stroškov financiranja vozil. V nekaterih primerih lahko upravljavci financirajo in so lastniki vozil, kar omogoča skupno uporabo v različnih storitvah. V nekaterih državah so komercialne storitve bolj zaželeni in imajo precejšnjo svobodo. V drugih državah se morajo komercialne storitve vključiti v celoten načrt in ne smejo »motiti« subvencioniranih storitev. Nenazadnje, *storitve, ki temeljijo na prostovoljstvu*, pogosto uspejo zmanjšati tako investicijske kot obratovalne stroške, saj so prostovoljci največkrat vozniki in opravljajo administrativne naloge – v nekaterih primerih zagotavljajo tudi lastna vozila (v kolikor storitev temelji na avtomobilih). To omogoča stroškovno učinkovit model souporabe vozil, ki je še posebej primeren za podeželske skupnosti.

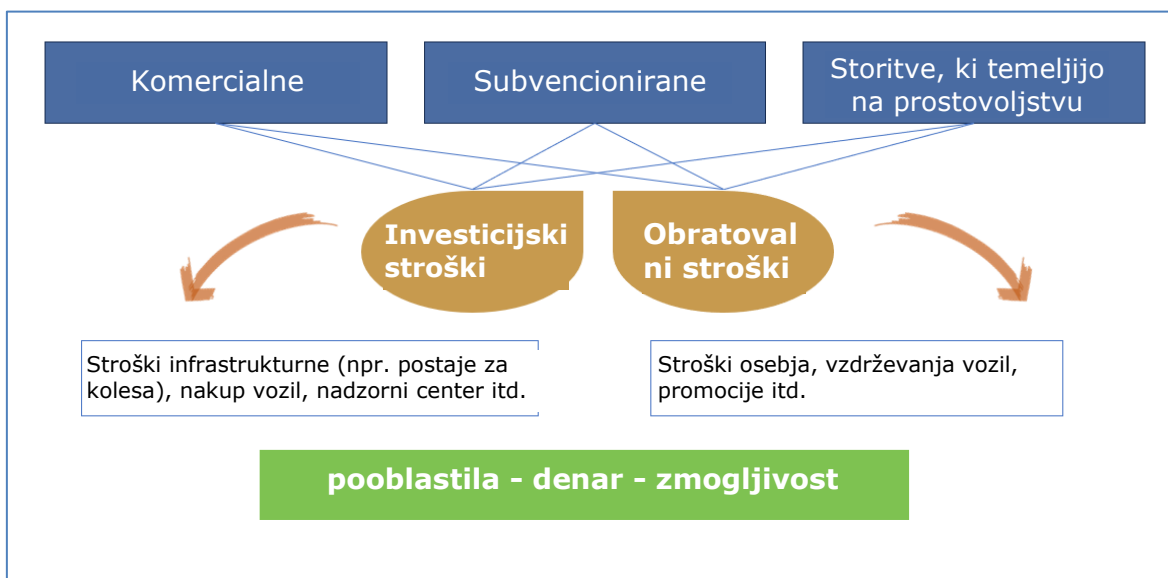
Ne glede na to, kateri finančni okvir je vzpostavljen ali se načrtuje, je vedno pomembno vprašanje pooblastil – denarja – zmogljivosti:

- **Pooblastilo:** kdo ima zakonsko pooblastilo ter organizacijske in kadrovske zmogljivosti za delovanje na področju mobilnosti na podeželju?
- **Denar:** kdo je lastnik finančnih sredstev, potrebnih za delovanje storitve mobilnosti?

- **Zmogljivost:** kdo ima institucionalne, operativne in tehnične zmogljivosti za upravljanje storitve mobilnosti na podeželju?

Silka 5 Finančni okviri za rešitve mobilnosti

Vir: SMARTA-NET



Silka 6 Finančni okviri za DRT v Medio Tejo, Portugalska

Primer dobre prakse: finančna vzdržnost storitev DRT v regiji Medio Tejo na Portugalskem

Storitve prevoza na zahtevo (angl. DRT), ki se izvajajo v različnih občinah regije Medio Tejo na Portugalskem, se izvajajo kot javna služba. Upravlja jih CIMT – *Comunidade Intermunicipal Medio Tejo*, ki jih oblikuje v skladu s potrebami lokalnih občin. Lokalne oblasti so odgovorne za sklepanje pogodb s taksi prevozniki za izvajanje storitev.

Finančno vzdržnost storitev zagotavljajo:

- lokalna sredstva občin;
- nacionalna sredstva:
 - o Fundo Ambiental, nacionalni program, ki financira znižanje cen vozovnic za javni prevoz po vsej državi
 - o PART, program za podporo znižanju cen vozovnic v javnem prevozu
 - o PROTRansP, program za podporo dodatnih storitev javnega prevoza
- prihodki od prodanih vozovnic pokrivajo približno 16 % stroškov delovanja storitev;
- dogovor s taksi prevozniki, ki zagotavlja visokokakovostne storitve z nižjimi operativnimi stroški.

Ta mešana formula je omogočila širitev storitev od prve pilotne izvedbe leta 2012 ter zagotovila pozitivne trende v številu uporabnikov in uspešne izvedbe v različnih regijah, kot sta Coimbra in Médio Tejo.⁹



Rešitve za deljeno mobilnost na podeželju lahko za obravnavo različnih operativnih potreb sprejmejo različne organizacijske strukture. Upravljanje storitve mobilnosti

⁹Za več podrobnosti glejte predstavitev "Mehanizmi financiranja in priložnosti za rešitve mobilnosti na podeželju na Portugalskem" (2024), ki je na voljo na https://www.smarta-net.eu/wp-content/uploads/2024/05/03_Financing-mechanisms-and-opportunities-for-rural-mobility-solutions-in-Portugal-pdf.pdf

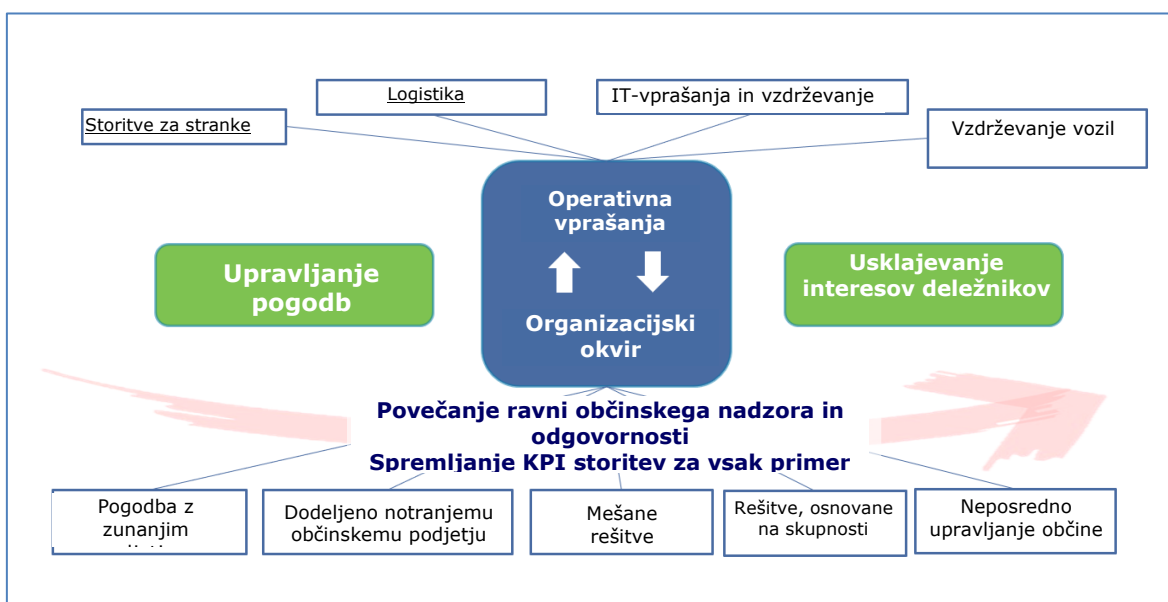
zajema več osnovnih nalog, vključno s skrbjo za stranke, logistiko in prerazporeditvijo vozil, IT-podporo in vzdrževanjem digitalnih platform.

Te naloge se lahko upravljajo z različnimi organizacijskimi pristopi, kot je prikazano na Sliki 7. Možnosti segajo od zunanjega izvajanja storitev do zunanjega podjetja, dodelitve odgovornosti notranjemu občinskemu podjetju, izvajanja rešitev, ki temeljijo na skupnosti, ali neposrednega upravljanja storitve s strani občine, pri čemer se raven odgovornosti lokalnega organa povečuje v vseh teh možnostih.¹⁰

V posamezni občini se lahko različne vrste storitev mobilnosti sklepajo in financirajo na različne načine. Poleg tega sta za uspeh ključnega pomena učinkovito upravljanje pogodb ter usklajevanje interesov in potreb deležnikov.

Silka 7 Upravljanje organizacijskih in operativnih vprašanj

Vir: SMARTA-NET



Silka 8 Storitve Sopotniki od vrat do vrat v Sloveniji

Primer dobre prakse: storitev Sopotniki od vrat do vrat

Prevoz od vrat do vrat Sopotniki¹¹ deluje v 16 občinah in drugod po Sloveniji ter služi kot primer dobre prakse učinkovite organizacijske in operativne strukture. Sopotniki zagotavljajo brezplačne storitve mobilnosti za starejše s pomočjo voznikov prostovoljcev (večinoma upokojencev). Storitve je od uvedbe leta 2017 doživela velik uspeh, saj se je leta 2022 število uporabnikov s prvotnih 312 povečalo na več kot 5.300. Ta uspeh je predvsem posledica vzpostavljenih javno-zasebnih in zasebno-zasebnih partnerstev, ki podpirajo poslovni model storitve, in tesnega sodelovanja vključenih občin. Storitve izvaja zavod Sopotniki, ki prejema podporo občin ter drugih zasebnih in javnih inštitucij in sponzorjev. Ekipo sestavlja 19 redno zaposlenih, ki skrbijo za koordinacijo (4 zaposleni v zavodu Sopotniki,



¹⁰Podrobnosti o različnih operativnih in organizacijskih okvirih ter finančnih zahtevah za rešitve skupne mobilnosti na podeželju so bile predstavljene v dveh specifičnih poročilih SMARTA-NET: SMARTA-NET smernice za rešitve deljene mobilnosti na podeželju, 2024, in SMARTA-NET katalogu rešitev deljene mobilnosti na podeželju.

¹¹ <https://www.sopotniki.org/home.html>

13 zaposlenih pri projektnih partnerjih – občine, Rdeči križ, centri za socialno delo itd.) in obsežno mrežo 263 prostovoljcev kot voznikov.

Glavni viri financiranja so:

- donacije uporabnikov, zasebnih podjetij in sponzorstva, ki predstavljajo približno 5 % virov financiranja;
- javna sredstva (nepovratna sredstva občin), ki predstavljajo približno 75 % virov financiranja;
- prihodke, ki predstavljajo približno 20 % virov financiranja, ki se ponovno investirajo v organizacijo za nadaljnjo podporo in širitev storitev.

4. POSTOPNO FINANCIRANJE IN FINANČNE STRATEGIJE

Omejeno specifično znanje in izkušnje pri zagotavljanju financiranja za storitve mobilnosti na podeželju so lahko za podeželske skupnosti pomembne ovire. Morda imajo deležniki predhodne izkušnje s pridobivanjem financiranja za projekte na drugih področjih, ne pa na področju mobilnosti. Projekt SMARTA-NET je za pomoč pri pridobivanju finančnih sredstev za financiranje mobilnosti na podeželju razvil postopen pristop z desetimi koraki. Zasnovani so tako, da i) vodijo podeželske občine in strokovnjake od razumevanja, priprave do predložitve ustreznih predlogov za financiranje projektov mobilnosti, vključno s finančno strategijo; in za ii) dolgoročno izvajanje predlaganih storitev. To je prikazano na Sliki 9.

Silka 9 Postopen pristop k financiranju in finančnim strategijam za mobilnost na podeželju

Vir: SMARTA-NET



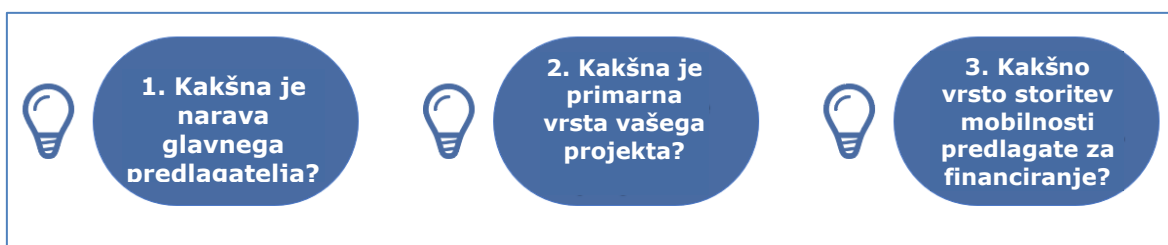
Vsako poglavje gradi na ključnih elementih, potrebnih za oblikovanje celovitega načrta projekta – od prepoznavanja izzivov in prednosti v podeželskih skupnostih do ocenjevanja praktičnih finančnih okvirov in opredelitve bistvenih komponent projekta. Ta strukturiran pristop bo lokalnim oblastem pomagal pri iskanju ustreznih virov financiranja, jasni oceni finančnih zahtev in razvoju prepričljivih predlogov z upoštevanjem regulativnih in tržnih omejitev, značilnih za mobilnost na podeželju.

5. DOLOČANJE KLJUČNIH ELEMENTOV PROJEKTA

Temelj uspešnega predloga za financiranje se začne z jasno in podrobno opredelitvijo ključnih elementov projekta. Bistveno je določiti glavnega predlagatelja, s čimer se vzpostavi verodostojnost in se določijo merila upravičenosti za različne možnosti financiranja. Prav tako je pomembno opredeliti primarno vrsto projekta, geografsko območje in stopnjo zrelosti predloga. Potrebno je namreč zagotoviti usklajenost s prednostnimi nalogami financiranja in cilji. Nazadnje, opredelitev vrste storitve mobilnosti, ki je predmet financiranja, omogoča osredotočenost na reševanje lokalnih potreb, hkrati pa izpolnjuje merila potencialnih financiranj.

Silka 10 Določanje ključnih elementov projekta – 1.–3. korak

Vir: SMARTA-NET



1. korak: Kakšna je narava glavnega predlagatelja?

Narava glavnega predlagatelja lahko pri zagotavljanju virov financiranja vpliva na pooblastila, verodostojnost, upravičenost do določenih finančnih virov, sposobnost pridobitve dovoljenj in izkušnje preteklih podobnih projektov. Lahko pa prinese tudi nekatere omejitve, kot so hitrost, na katero vplivajo interni postopki (interne odobritve), morebitna zavezanost javnemu naročanju, drugi postopki, ki jih je treba upoštevati, ter stopnja prilagodljivosti in možnost hitrega prilagajanja. Poleg tega je pomembna tudi sposobnost predlagatelja, da pripravi dober predlog, in ga uspešno uresniči, ko/če je financiranje zagotovljeno.

V tem koraku se lahko sklene partnerstva in vzpostavi sodelovanje z deležniki, da se povečajo zmogljivosti. Projekte in pobude za mobilnost na podeželju namreč lahko predlagajo različni deležniki, vsak s svojimi specifičnimi potrebami in cilji. Tako imajo samostojni projekti mobilnosti na podeželju omejen vpliv, medtem ko v partnerstvu vodijo do bistveno boljših rezultatov.

Tabela 2 povzema možnosti ukrepanja za vsako vrsto vodilnega predlagatelja, pri čemer izpostavlja posebne potrebe, priložnosti in cilje. Tabela prikazuje »možne omejitve« za vsako vrsto vodilnega predlagatelja, zlasti če deluje samostojno, »priložnosti partnerstva« pa navajajo morebitne koristi partnerstva.

Tabela 2 Potencial, cilji, omejitve in partnerstvo za ciljne vodilne predlagatelje

Vir: SMARTA-NET

	Potencial za ukrepanje	Cilji	Možne omejitve	Priložnosti partnerstva
Podeželske občine	Organiziranje, sofinanciranje in izvajanje lokalne transportne rešitve. Učinkovito upravljanje z nadgradnjo infrastrukture in sodelovanje z drugimi subjekti za zagotavljanje storitev.	Izboljšanje lokalne storitve mobilnosti, nadgradnja infrastrukture (npr. javnih prostorov, prometnih vozlišč) in sodelovanje z zunanjimi subjekti za zadostitev potreb prebivalcev.	Omejena pristojnost na specifično ozemlje. Premalo zaposlenih za razvoj projektov ali izvedbo. Omejena sredstva za nove/razširjene storitve. Ni neposrednih načinov za izvajanje nekaterih storitev mobilnosti.	Sodelovanje z nevladnimi organizacijami, prevozniki, regionalnimi oblastmi in komercialnimi subjekti, z namenom združevanja virov, soustvarjanja rešitve in izvajanja skupne ocene potreb mobilnosti na podeželju.
Prevozniki/organi	Proaktivna vključenost v delovanje in širitev prometnih omrežij ter zagotavljanje dostopnosti in enakopravnost pri storitvah mobilnosti na podeželju.	Razširitev prometne pokritosti za odpravo vrzeli ter zagotavljanje trajnostne in prilagodljive storitve.	Omejena prilagodljivost za nove storitve mobilnosti. Togost okvirov, ki ovira inovacije. Omejena sredstva za vlaganje. Težave pri usklajevanju z drugimi sektorji ali deležniki.	Sodelovanje z občinami, regionalnimi oblastmi in drugimi izvajalci pri širitvi storitev, integraciji tehnologije ter zagotavljanju regulativne in finančne podpore.
Nevladne organizacije/skupnosti	Zagotavljanje vključujočih in pravičnih prometnih rešitev na podeželju. Zavzemanje za mobilnostne potrebe zapostavljenega prebivalstva in odpravljanje vrzeli v zagotavljanju javnih storitev.	Zagotavljanje, da rešitve ustrezajo potrebam skupnosti, so vključujoče in imajo ustrezen dostop do storitev za vse prebivalce. Zagovarjanje sprememb politik in aktivno vključevanje v	Nezadostna sredstva za obsežne ali dolgoročne projekte. Omejeno strokovno znanje na področju razvoja in delovanja storitev mobilnosti. Odvisnost od prostovoljcev, kar vpliva na	Sodelovanje z lokalnimi oblastmi, prometnimi organi ali komercialnimi subjekti pri soustvarjanju mobilnostnih rešitev, kot so prostovoljne storitve ali deljene mobilnosti.

		soustvarjanje storitev.	kontinuiteto in zanesljivost. Pomanjkanje formalnih pooblastil za upravljanje projektov mobilnosti.	Pomoč pri zbiranju sredstev.
Turistične organizacije	Turistične organizacije lahko obveščajo obiskovalce o možnostih trajnostne mobilnosti, prispevajo k zmanjšanju vplivov na okolje in hkrati izboljšajo izkušnjo obiskovalcev.	Zagotovitev podpore podeželskega turizema k okoljski trajnosti z zagotavljanjem dostopa obiskovalcem do okolju prijaznih možnosti mobilnosti, kot so električni avtobusi, izposoja javnih koles ali električna vozila.	Sezonsko povpraševanje lahko vodi do nihanj v povpraševanju. Pomanjkanje strokovnega znanja na področju prometnega načrtovanja. Omejena dostopnost financiranja za mobilnost. Omejena sposobnost usklajevanja s širšimi potrebami skupnosti.	Sodelovanje s prevozniki, lokalnimi oblastmi in drugimi subjekti (npr. nastanitvenimi obrati) za ponudbo integrirane storitve mobilnosti, s čimer bi izboljšali trajnost in zmanjšali ogljični odtis potovanj.
Komercialni subjekti	Podpora mobilnosti na podeželju s sofinanciranjem in promocijo rešitev, ki izboljšujejo dostop do podeželskih območij, pogosto z integracijo tehnologij zelene energije in mobilnosti za doseganje ciljev trajnostnega razvoja.	Izboljšanje dostopa do podeželskih območij za zaposlene, stranke in ciljne uporabnike. Spodbujanje rešitev mobilnosti, ki so skladne s cilji trajnostnega razvoja in izboljšajo učinkovitost poslovanja podjetja.	Mobilnostne storitve niso njihova osnovna dejavnost. Finančna tveganja, povezana z vlaganjem v nepovezane dejavnosti. Pomanjkanje neposrednega vpliva na prometne predpise ali oblikovanje politik. Pogosta omejenost na določene segmente strank.	Partnerstva z občinami in prevozniki za izvedbo potrebne infrastrukture (npr. polnilnice za električna vozila) in zagotovitev razvoja sofinanciranih rešitev za mobilnost na podeželju.

Silka 11 Skupnostna souporaba avtomobilov v podeželski skupnosti Villerouge-Termenès

Učenje iz prakse: souporaba avtomobilov v podeželski skupnosti

Projekt souporabe električnih avtomobilov v Villerouge-Termenèsu je dober primer pobude, ki naslavlja izzive mobilnosti na podeželju, vodi pa jo skupnost. Zaradi omejenega javnega prevoza in velikih razdalj do osnovnih storitev projekt izboljšuje njihov dostop z zagotavljanjem električnega vozila za kratke vožnje v radiju od 40 do 80 km, kar olajša obiske trgovin z živili, zdravstvenih ustanov in podobno. Vozilo je na voljo tudi turistom, kar spodbuja raziskovanje bližnjih znamenitosti v deželi katarov. Souporaba je zelo razširjena, saj se je pobudi pridružila skoraj tretjina od 150 prebivalcev vasi, to pa spodbuja tudi sodelovanje skupnosti in sodelovanje v razpravah. Pobuda s podporo občine pri promociji zelene mobilnosti zadovoljuje potrebe po prevozu po dostopni ceni 6 evrov za poldnevni najem, hkrati pa spodbuja uporabo električnih vozil. Projekt izboljšuje povezljivost s sosednjimi območji, podpira lokalni turizem in spodbuja družbene interakcije. Skupna naložba tega projekta je znašala 177.656 evrov, sredstva pa so bila zagotovljena iz različnih virov.



Zasluge: občina Villerouge-Termenès

Nabava in postavitve fotovoltaičnega nadstreška za avtomobile in polnilne postaje		Nakup in upravljanje električnih avtomobilov (vključno s spletno aplikacijo in spletnim mestom za 3 leta)	
Nacionalna vlada	€61.000	EAFRD	€29.667
Provinca Aude	Regija €26.600	Provinca Aude	€2.524
Dobavitelj energije SYADEN	€10.500	Regija	€4.040
Občina	€32.200	Občina	€10.123
Stroški zagotavljanja storitve (plačilo spletne platforme, čiščenje, pomoč uporabnikom itd.) znašajo 1.000 evrov na leto in jih krije vas.			

2. korak: Kakšna je primarna vrsta vašega projekta?

Pri izvajanju nove mobilnostne pobude je bistveno jasno opredeliti primarni fokus projekta. Od tega so namreč odvisni obseg projekta, različni viri in časovni okviri potreb po financiranju, ciljni uporabniki in potencialni upravičenci, potrebni viri ali objekti in tudi potencialna partnerstva, primerna za projekt.

Jasno opredeljen fokus pomaga postaviti jasne cilje, razporediti omejene vire in vključiti ustrezne deležnike. To je pomembno za potencialne financerje, ki bodo tako boljše razumeli bistvo predloga, kar jim omogoča lažje odločitev o morebitnem financiranju projekta ali svetovanju o prilagoditvi predloga, da bi se boljše ujemali z merili financiranja.

Spodaj so štiri ključne vrste (omejen seznam) projektov mobilnosti in predlogi, ki lahko pomagajo pri predstavitvi in poenostavitvi projektne ideje.

Tabela 3 Ključne vrste projektov mobilnosti na podeželju

Vir: SMARTA-NET

Tip A: Splošna storitev mobilnosti za območje	
Cilj	Izboljšanje prometne dostopnosti do določenega geografskega območja.
Obseg	Splošni projekt mobilnosti se lahko osredotoči na različne vidike, kot so izboljšanje javnega prevoza, uvedba storitev na zahtevo, izboljšanje kolesarske infrastrukture in infrastrukture za pešce ter zmanjšanje odvisnosti od avtomobilov za povečanje dostopnosti za prebivalce, vozače na delo in turiste.
Struktura projekta	Projekt splošne mobilnosti na območju bo po svoji naravi geografsko široko zastavljen, sestavljen bo iz več storitev in lahko vključuje več načinov prevoza. S tem se lahko izgubi fokus in predstavlja izzive pri uravnoteženju zahtev različnih elementov. Takšen projekt bo verjetno vključeval več deležnikov in vzporednih izvedb ter potencialno različne vire/kombinacije financiranja za vsako vrsto storitev, zato bo zahteval učinkovito vodenje in koordinacijo.
Ključna priporočila	<ul style="list-style-type: none"> • Osnova projekta: projekt naj bo usklajen z lokalnimi načrti in politikami mobilnosti, s čimer se poveča verodostojnost in se zagotovi podpora. • Ciljni uporabniki: jasna opredelitev primarnih potreb po mobilnosti in aplikacija na določene vrste storitev, kar bo v pomoč pri pripravi poslovnega načrta. • Integracija: zagotovitev nemotenega institucionalnega, organizacijskega in finančnega vključevanja z obstoječimi omrežji javnega prevoza. • Trajnostnost: vključitev trajnostnih načinov, kot so vozila z nizkimi emisijami, električni avtobusi ali sistemi električnih koles, zlasti na občutljivih območjih. • Dolgoročno načrtovanje: osredotočenje na prihodnjo rast in razvoj, predvidevanje sprememb v povpraševanju po storitvah in potrebah po mobilnosti.
Tip B: Mobilnostna storitev za določeno destinacijo	
Cilj	Zagotovitev zanesljive in priročne možnosti prevoza do določene podeželske destinacije, kot je vas ali turistična atrakcija.
Obseg	Izboljšanje dostopnosti za prebivalce in obiskovalce tako, da se podeželsko destinacijo poveže s ključnimi prometnimi povezavami in vozlišči, kot so bližnja mesta, postajališča javnega prevoza ali železniške postaje.
Struktura projekta	Struktura je bolj lokalizirana v primerjavi s pobudami, ki zajemajo celotno območje, in pogosto vključuje manj, a bolj osredotočene storitve. Projekt je lahko ciljno usmerjena transportna rešitev, kot so avtobusni prevozi na delo ali prilagodljive storitve na zahtevo, ki so tesno usklajene z regionalnimi sistemi javnega prevoza in povezujejo uporabnike z glavnimi prometnimi vozlišči. Ta pristop zmanjšuje kompleksnost, vendar lahko še vedno vključuje več partnerjev, vključno z lokalnimi oblastmi, ponudniki prevoza in lokalnimi podjetji. Financiranje bi lahko prihajalo iz mešanice javnih in zasebnih virov, zlasti če storitev podpira lokalna podjetja ali spodbuja turizem, in zahteva učinkovito usklajevanje, da se zagotovi prilagodljivost storitev sezonskim nihanjem.

Ključna priporočila	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerstva: sodelovanje z lokalnimi podjetji pri sofinanciranju in skupnem trženju, kar lahko zniža stroške. • Nizka gostota prebivalstva in teritorialni izzivi: oblikovanje prilagodljive, stroškovno učinkovite storitve (npr. prevoz na zahtevo ali souporaba prevoza), načrtovanje rešitev za daljše razdalje in težaven teren. • Lokalno sodelovanje: prilagodljivost storitev potrebam in urnikom skupnosti. • Trajnostnost: uporaba okolju prijaznih možnosti, kot so električna vozila.
Tip C: Razvojni projekt aktivnosti, ki potrebuje element mobilnosti	
Cilj	Vključevanje prometnih rešitev v projekte nove podeželske infrastrukture ali projekte, kot so stanovanjski in kmetijski projekti ali projekti skupnosti.
Obseg	Na podeželju je treba potrebe po mobilnosti obravnavati kot del širših razvojnih načrtov. To pomeni, da mora vsak nov projekt – pa naj gre za stanovanjsko naselje, poslovno cono ali rekreacijski objekt – vključevati dobro premišljeno prometno rešitev. Cilj je zagotoviti dostopne in učinkovite povezave s širšo regijo, kar bo pripomoglo k zmanjšanju nedostopnosti podeželja in omogočilo razvoj, saj bo ljudem tudi brez uporabe lastnega prevoznega sredstva omogočen lahek dostop do lokacije.
Struktura projekta	V razvojnih projektih so elementi mobilnosti vključeni v širši okvir projekta, kar zahteva usklajenost s splošnimi cilji in časovnimi roki glavne pobude. Element mobilnosti mora biti zasnovan tako, da dopolnjuje in izboljšuje dostopnost ter zagotavlja povezanost z bližnjimi naselji in prometnimi omrežji. To lahko vključuje novo infrastrukturo, kot so avtobusni prevozi, kolesarske steze ali pločniki, pa tudi partnerstva s ponudniki javnega prevoza. Močan poudarek na sodelovanju deležnikov je bistvenega pomena, saj bo projekt pogosto vključeval razvijalce, lokalne oblasti in končne uporabnike. Financiranje lahko prihaja iz mešanih virov, vključno z javnimi nepovratnimi sredstvi, zasebnimi naložbami ali prispevki samega razvojnega projekta.
Ključna priporočila	<ul style="list-style-type: none"> • Omejena obstoječa infrastruktura: podeželska območja pogosto nimajo storitev javnega prevoza, zato morajo prevozne rešitve to vrzel zapolniti. Možnosti lahko vključujejo vzpostavitev nove avtobusne proge, prevoz na zahtevo ali deljeno mobilnost. • Integracija z okoliškimi območji: zagotovitev, da se razvoj povezuje z bistvenimi storitvami, kot so zdravstvo, izobraževanje in zaposlitveni centri v bližnjih mestih ali vaseh. • Vključevanje deležnikov: tesno sodelovanje z lokalnimi prebivalci, oblastjo in podjetji za usklajenost rešitev mobilnosti s potrebami skupnosti in lokalnimi pogoji.
Tip D: Nišna komercialna mobilnost (npr. souporaba avtomobilov)	
Cilj	Ponudba specializiranih prevoznih storitev, zasnovanih za izpolnjevanje specifičnih tržnih potreb oziroma potreb skupnosti na podeželju.
Obseg	V podeželskih okoljih se nišne storitve mobilnosti pogosto osredotočajo na odpravljanje pomanjkanja možnosti mobilnosti za določene skupine uporabnikov ali dejavnosti. To lahko vključuje souporabo avtomobilov za skupnosti z omejenim

	<p>dostopom do vozil ali kmetijske prevozne storitve, ki lokalnim kmetom pomagajo prevažati pridelke na trge. Glede na razpršeno prebivalstvo in dolge razdalje na podeželju morajo biti te storitve stroškovno učinkovite in prilagojene posebnim potrebam, s čimer se zagotovi, da so praktične in finančno vzdržne.</p>
Struktura projekta	<p>Nišni projekti mobilnosti so strukturirani okoli ciljno usmerjenih storitev majhnega obsega, prilagojenih specifičnim potrebam uporabnikov ali dejavnostim. Ti projekti pogosto vključujejo manj deležnikov, pri čemer storitev upravlja en sam operater ali skupnost (lahko tudi v obliki zadruga). Projekt lahko vodi skupnost, partnerstvo lokalnih podjetij ali v obliki javno-zasebnega partnerstva. Zaradi svoje specializirane narave ti projekti zahtevajo jasno opredelitev skupin uporabnikov in povpraševanja in morajo omogočati prilagodljive storitve, ki se lahko odzivajo na spremembe. Financiranje izvira iz mešanice prispevkov skupnosti, lokalnih subvencij in zasebnih naložb. Za vzdržnost projekta je potreben poslovni načrt, ki vključuje stroškovno učinkovitost, možnost razširitve in prilagodljivost storitev.</p>
Ključna priporočila	<ul style="list-style-type: none"> • Odpravljanje vrzeli na podeželju: identifikacija specifičnih izzivov mobilnosti na podeželskih območjih (npr. nizek obseg javnega prevoza ali manjši delež prebivalcev z zasebnimi vozili) in oblikovanje rešitev, ki so prilagojene lokalnemu kontekstu. • Rešitve, ki temeljijo na skupnosti: vključevanje lokalnih podjetij, nastanitvenih obratov, ponudnikov storitev in lokalne skupnosti v ustvarjanje in upravljanje storitve (npr.: lokalni deležniki lahko razvijejo in vzdržujejo združno souporabo avtomobilov ali storitve prevoza na zahtevo). • Tehnologija in dostopnost: uporaba tehnologije, kot so mobilne aplikacije za usklajevanje souporabe prevoza, z upoštevanjem omejitev internetne povezave. Zagotovitev dostopnosti storitev starejšim prebivalcem ali tistim brez dostopa do spleta. • Prilagodljivost: začetek v manjšem obsegu in povečanje glede na rast povpraševanja, z ohranjanjem nizkih operativnih stroškov in fleksibilnostjo skupne uporabe.

Silka 12 Projekt VysoMarch na čezmejnem območju med Avstrijo in Slovaško

Primer dobre prakse: projekt VysoMarch na meji med Avstrijo in Slovaško

Glavni cilj projekta VysoMarch je spodbujanje trajnostne in okolju prijazne mobilnosti ter krepitev čezmejnega sodelovanja med Avstrijo in Slovaško. Nov most za pešce in kolesarje čez reko Moravo želi ustvariti privlačno in varno povezavo za vsakodnevni kolesarski promet ter hkrati zagotoviti ekološko trajnost.

Obseg projekta vključuje: i) gradnjo visečega mostu (dolžine 273 metrov, širine 4 metre) za povezavo kolesarskih in pešpoti med slovaško občino Hochstetten in avstrijsko občino Marchegg; ii) spremljevalne ukrepe za podporo trajnostni mobilnosti, kot so ločena kolesarska steza za večjo varnost, hitra povezava do železniške postaje Marchegg, kolesarske omarice s ključavnicami, števci kolesarskega prometa in čezmejni sistem prometne signalizacije; iii) ukrepe za varstvo narave in ptic: zaščitni ukrepi med gradnjo in ekološka sanacija po zaključku gradbenih del, vključno z opozorilnimi sferami in zastavicami za ptice za preprečevanje trkov.



Projektna partnerja sta mestna občina Bratislava in deželna vlada Spodnje Avstrije. Skupni stroški projekta so znašali 5,9 milijona evrov, od tega 5 milijonov evrov iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Projekt je bil izveden s podporo EU, Evropskega sklada za regionalni razvoj v okviru programa čezmejnega sodelovanja Interreg V-A Slovaška-Avstrija 2014–2020. Vir: [Amt der NÖ Landesregierung](#)

3. korak: Kakšno vrsto storitev mobilnosti predlagate za financiranje?

V različnih podeželskih okoljih EU že obstaja širok nabor rešitev za mobilnost na podeželju, ki jih lahko razvrstimo v tri glavne vrste:

- **Prilagodljive oblike prevozov**, vključno s prevozom na zahtevo;
- **Deljena mobilnost**, kot so sopotništvo in deljeni taksi prevozi;
- **Sistemi souporabe, kot sta** sistem souporabe avtomobilov in avtomatiziran sistem izposoje koles.

Te storitve so veliko bolj učinkovite, če so usklajene ali integrirane z obstoječim avtobusnim in železniškim voznim redom.

Poleg tega je treba upoštevati:

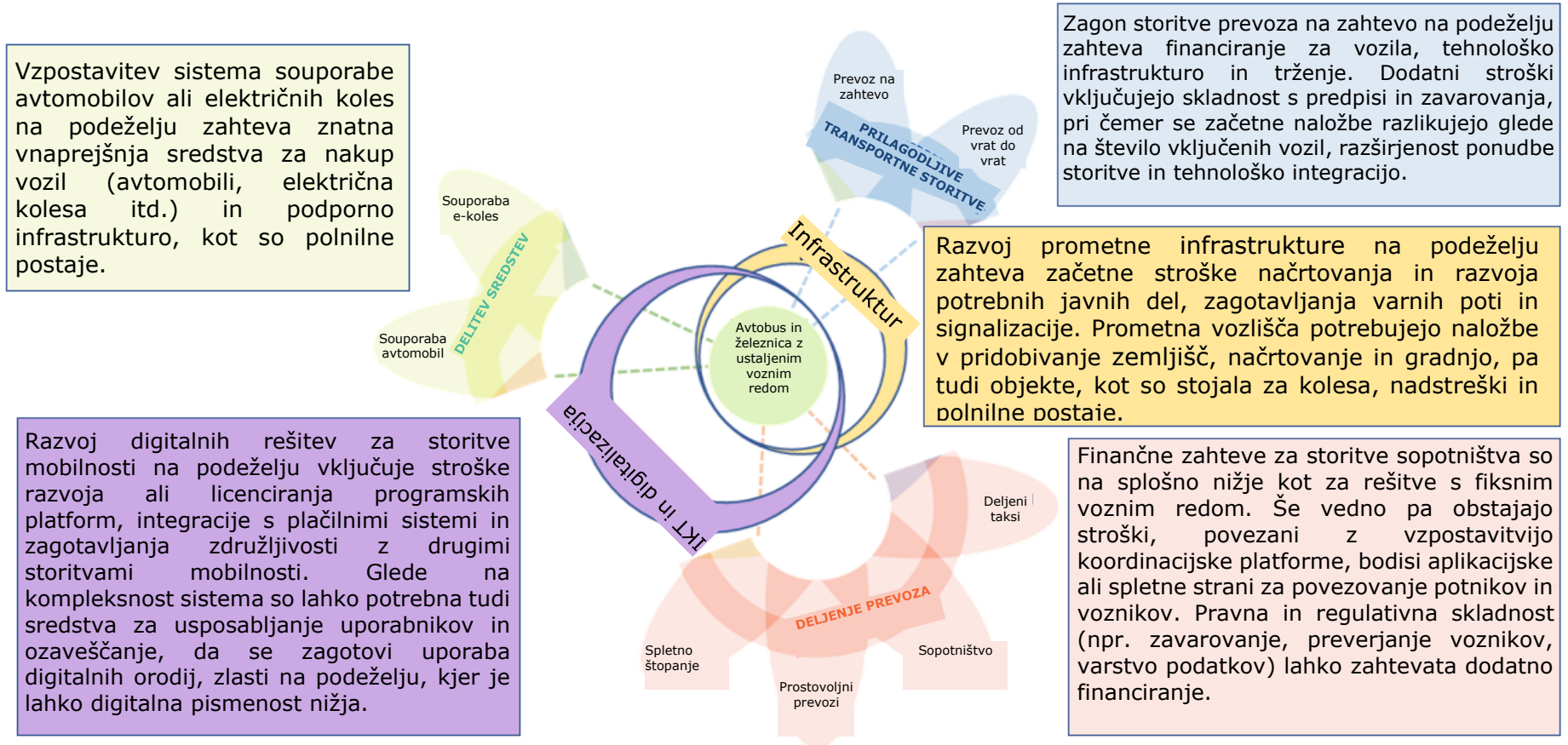
- infrastrukturo, ki omogoča **aktivno mobilnost**, kot so kolesarske in pohodniške poti ter vozlišča mobilnosti in prestopne točke;
- **informacijsko in komunikacijsko tehnologijo in digitalizacijo**, vključno z IT-sistemom za rezervacije, prodajo vozovnic, informacijami za uporabnike itd.

Potrebe po financiranju se razlikujejo glede na vrsto storitve. Skupnost lahko razmisli o začetku pri 3. koraku, če na primer že ve (ali misli, da ve), katero storitev mobilnosti bo predlagala za financiranje. Še vedno se priporoča, da se pregleda 1. in 2. korak, saj bi lahko pomagala pri razmisleku o najboljši kombinaciji udeležencev in razvoju končnih ciljev. To bo pomagalo tudi pri pridobivanju virov financiranja.

Ključne potrebe po financiranju za posamezno vrsto storitve so povzete spodaj.

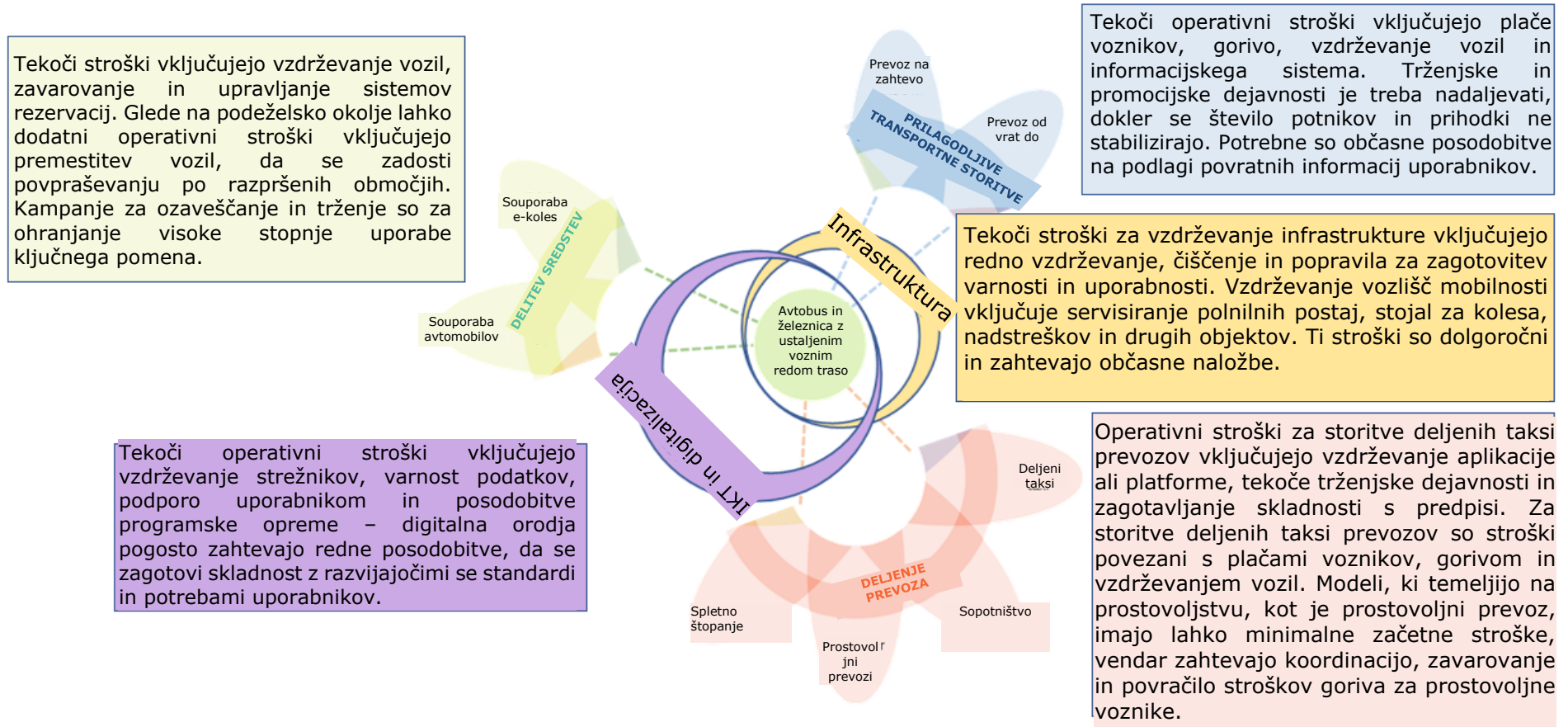
Silka 13 Zahteve glede financiranja za deljene mobilnosti na podeželju

Vir: MemEx



Silka 14 Finančna vprašanja za rešitve deljene mobilnosti na podeželju

Vir: MemEx



Silka 15 Projekt pametne mobilnosti v dolini Garfagnana, Italija

Vir: MemEx

Primer dobre prakse: projekt pametne mobilnosti v dolini Garfagnana v Italiji

- pobuda, ki jo vodi **Zveza občin Garfagnana**;
- približno **600 tisoč evrov** financiranja prek **italijanske strategije za notranja območja (SNAI) – 2014–2020**;
- financirani ukrepi: i) opredelitev **scenarija storitev** pametne mobilnosti; ii) vzpostavitev **vodje mobilnosti** območja; iii) **naložbe** v pametno mobilnost (vozila in IT-platforma);
- **uporabniki** kot potencialni ponudniki storitev mobilnosti.



Vrsta storitev mobilnosti: **kombinacija rešitev**

Spletna oglasna deska

Spletno štopanje za občasna potovanja znotraj podeželskih območij ali med sosednjimi podeželskimi območji

Prevoz na zahtevo

Minibus s pokritostjo območja <20 min od središča občine ali parkirnega mesta za minibus

Socialne skupine

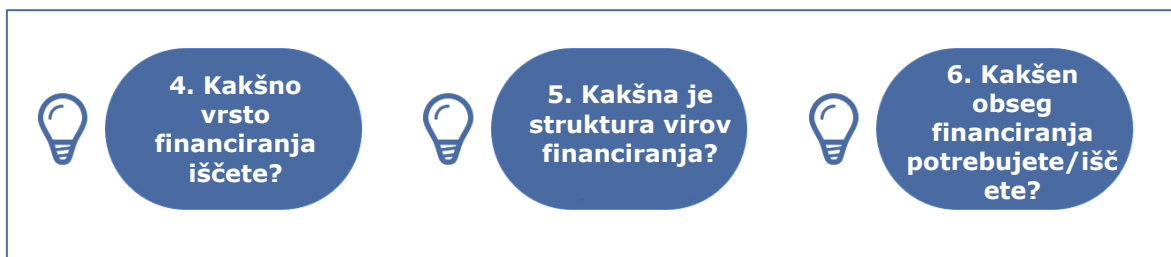
Organizirana in certificirana ponudba **prevoza** znotraj lokalne skupnosti za ponavljajoča se potovanja

6. OCENJEVANJE POTREB PO FINANCIRANJU IN NACRTOVANJE FINANCIRANJA

Razumevanje zahtev financiranja je za zagotovitev ustreznih in zadostnih virov financiranja za dolgoročno finančno vzdržnost projekta ključnega pomena. To vključuje določitev virov potrebnega financiranja, tako za financiranje začetne investicije (angl. Capex) kot tudi za financiranje poslovanja (angl. Opex) ter določitev ustrezne kombinacije javnih in zasebnih virov financiranja. Določitev ustreznega obsega financiranja zahteva uskladitev načrtovanih ciljev projekta z možnostmi financiranja, kar zagotavlja prilagojen in dosegljiv načrt financiranja. Kot omenjeno pa imajo lahko predlagatelji projektov predhodne izkušnje ocenjevanja potreb po financiranju in načrtovanja financiranja na drugih področjih. Namen tega poglavja je predstaviti ocenjevanje potreb in načrtovanje financiranja za mobilnost na podeželju.

Silka 16 Določanje ključnih elementov projekta – 4.–6. korak

Vir:SMARTA-NET



4. korak: Kakšno vrsto financiranja iščete?

Občine se pri načrtovanju rešitev deljene mobilnosti na podeželju soočajo z izzivi načrtovanja potreb financiranja ter zagotavljanja ustreznega in primernega financiranja v različnih fazah projekta. Ta korak smernic opisuje ključne vidike financiranja storitev mobilnosti na podeželju. Namenjen je pomoči lokalnim oblastem pri izbiri med različnimi potrebami po financiranju, od zasnove projekta do dolgoročne ponudbe rešitve. Razumevanje različnih finančnih potreb v vsaki fazi – razvoj koncepta, načrtovanje in nemoteno delovanje – zagotavlja učinkovito uskladitev sredstev.

Vrste financiranja so na kratko predstavljene na Sliki 17.

Silka 17 Vrste financiranja rešitev za mobilnost na podeželju

Vir: SMARTA-NET

Pred projektom	Zagotovitev sredstev	Izvajanje storitve
<ul style="list-style-type: none"> • Lastna sredstva predlagateljev • Nepovratna sredstva • Prispevki skupnosti in drugi nefinančni prispevki: za ankete/zbiranje podatkov, posvetovanje s skupnostjo 	<ul style="list-style-type: none"> • Financiranje dolgoročnih sredstev (kapitala): infrastruktura • Financiranje srednjeročnih sredstev (kapitala): vozila, IT-sistemi • Leasing financiranje: vozila • Plačila storitev: ITS-kot-storitev • Nefinančna: dostop do obstoječih sredstev brezplačno ali primerno uporabnino 	<ul style="list-style-type: none"> • Financiranje zagona poslovanja • Financiranje obratnega kapitala • Financiranje tekočega poslovanja: subvencije, nepovratna sredstva • Nefinančna podpora poslovanja: prostovoljni prispevki, prispevki v blagu • Prihodki od prodaje storitve: prihodki od uporabe, članarine

Slika 18 prikazuje pregled potreb po financiranju v navedenih fazah, s podrobnostmi o trajanju, namenu in vrsti financiranja v vsaki fazi. Poudarja možnosti občin glede različne strukture financiranja, od začetnih študij izvedljivosti in financiranja začetnih investicij do stroškov poslovanja in dolgoročne vzdržnosti storitev.

Finančne potrebe rešitev mobilnosti na podeželju se razvijajo v fazah – razvoj koncepta, načrtovanje rešitve in delovanje – pri čemer vsaka faza gradi na prejšnji. V fazi razvoja koncepta nastanejo stroški študij izvedljivosti, opravi se začetna ocena možnosti dostopa do virov sredstev, s čimer se zagotovi potrebno »preverjanje dejanskega stanja«. Ti stroški neposredno vplivajo na fazo načrtovanja, v kateri se izvede podrobna zasnova storitve in se ocenijo potrebni izdatki, na primer za vozila in IT-infrastrukturo. Učinkovito načrtovanje zagotavlja, da je višina potrebne naložbe usklajena z načrtovanim modelom nadaljnega poslovanja.

Ko projekt preide v delovanja, se pojavijo tekoči stroški, kot so plače voznikov, gorivo, vzdrževanje in spremljanje poslovanja. Uspeh te faze je močno odvisen od tega, kako dobro so bila sredstva načrtovana v prejšnjih fazah (npr. začetne investicije v vozila ali digitalno infrastrukturo lahko zmanjšajo dolgoročne stroške poslovanja in izboljšajo finančno vzdržnost storitve). Tako je vsaka faza medsebojno povezana, pri čemer odločitve, sprejete v fazi zasnove koncepta in načrtovanja, neposredno vplivajo na učinkovitost in finančno vzdržnost faze delovanja. Bistveno je, da vse odločitve temeljijo na realnih ocenah.

Silka 18 Pregled potreb po financiranju v različnih fazah projekta

Vir: SMARTA-NET

	RAZVOJ KONCEPTA	NAČRTOVANJE	DELOVANJE IN SPREMLJANJE	
Trajanje	M1-M6	M6-M18	M18-M36	
Vrsta/namen financiranja	Študija	Načrtovanje storitve	Zagon	Stroški poslovanja
	Zasnova	Načrtovanje financiranja investicije	Pilotni projekt	Dolgaoročno delovanje
		Faza vzpostavitve	Spremljanje in ocenjevanje	

Silka 19 Sistem souporabe koles Sprottenflotte v mestu Kiel in okolici, Nemčija

Primer dobre prakse: sistem souporabe koles Sprottenflotte v mestu Kiel in okolici, Nemčija

SprottenFlotte je sistem souporabe koles v mestu Kiel in njegovi okolici. V mestu Kiel, okrožjih Rendsburg-Eckernförde in Plön ter v regiji Schlei je na približno 200 postajah na voljo približno 1.200 koles za izposajo in vračilo. Med njimi so tudi nekatera električna, tovorna in električna tovorna kolesa. Kolesa si je mogoče izposoditi brezplačno ali po zelo ugodnih cenah.

- Vrsta financiranja: 50 % zveznih sredstev (Ministrstvo za digitalizacijo in promet (BMDV) + 50 % občinskih sredstev (približno 350.000 evrov).
- Zasnova in načrtovanje: podlago je predstavljal Mobilnostni načrt regije Kiel. Podrobno načrtovanje za posamezna mesta izposoje je bilo razvito v tesnem posvetovanju z deležniki in vključitvijo uporabnikov.
- Pilotna faza: SprottenFlotte je bil v pilotni fazi lansiran leta 2019 v Kielu in sosednjih občinah. V tej fazi so bile za sodelovanje zbrane izkušnje in partnerji, preden je bil sistem leta 2021 uveden in razširjen na širše geografsko področje. Tako se je začel pilotni projekt, ki se je nadaljeval z dodatnim financiranjem in sodelovanjem. Po pilotni fazi se je poslovanje uravnalo in se sčasoma razširilo na druge občine.
- Stroški investicije: začetna naložba je zajemala stroške infrastrukture za postaje, kolesa in veliko trženjsko kampanjo za predstavitev sistema. Vir: [KielRegion](#)
- Stroški poslovanja: vključujejo stroške najema koles in osebja, pa tudi manjše stalne trženjske ukrepe in stroške izdelave vodnika.



Ključna priporočila za upravljanje financiranja projekta vključujejo:

- *Celovito načrtovanje*: v začetni fazi je potrebna študija izvedljivosti, kar zagotavlja upoštevanje vseh vidikov storitve pred večjo investicijo, od postavitve infrastrukture do ocene povpraševanja. To bo pozneje pomagalo preprečiti nepričakovane stroške.
- *Postopno financiranje*: zagotovitev postopnega financiranja za kritje stroškov v vsaki fazi, s čimer se zagotovi sredstva, ko projekt napreduje od zasnove do dolgoročnega delovanja. Ta pristop omogoča tudi prilagodljivost nepričakovanim spremembam povpraševanja ali operativnih potreb.
- *Optimizacija kapitalskih naložb*: vlaganje v prilagodljive in stroškovno učinkovite tehnologije in infrastrukturo za znižanje prihodnjih operativnih stroškov. Začetek s preprosto strukturo in nato postopna razširitev storitve in ciljnih uporabnikov.
- *Spremljanje in prilagajanje*: redno spremljanje med operativno fazo je ključnega pomena. Odločitve na podlagi podatkov o poteh, pogostosti storitev in učinkovitosti vozil lahko pomagajo izboljšati izvajanje storitev in zmanjšati nepotrebne stroške.
- *Izkoristite partnerstva*: sodelovanje z lokalnimi podjetji, skupnostnimi in vladnimi programi za sofinanciranje (delov) projekta. Partnerstva lahko olajšajo finančno breme in zagotavljajo podporo storitve.

5. korak: Kakšna je struktura virov financiranja?

Konvencionalni prometni proračuni na nacionalni, regionalni in lokalni ravni niso nikoli zagotovili ustreznega financiranja storitev mobilnosti na podeželju¹². Pričakovanje višjih

¹²To je ugotovil projekt SMARTA (2018–2020), ki je preučil okvir, v katerem je bila opredeljena stopnja mobilnosti na podeželju za vsako državo članico EU. Glej projekt SMARTA – »Priporočila politike za trajnostno skupno mobilnost in javni prevoz na evropskih podeželskih območjih« (2020), ki ga je mogoče prenesti na <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2021/03/Smarta-Policy-Recommendations-Final-Version-web.pdf>. Poročila posameznih držav članic so na voljo na <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>.

proračunov je morda nerealno ali preveč optimistično, saj bi to zahtevalo znatne politične spremembe. Da bi dosegli resnične spremembe v mobilnosti na podeželju, je bistveno, da se izkoristi širša mešanica oziroma struktura virov financiranja, ki združuje javne, zasebne in alternativne naložbe za bolj celosten pristop.

Tabela 4 Struktura virov financiranja za rešitve mobilnosti na podeželju

Vir:SMARTA-NET

	Kaj	Časovnica	Vrsta zajetih sredstev			Stroškovne kategorije, ki jih je treba financirati
			RK	N	DS	
Ciljna javnost – en vir	Javna sredstva, sredstva EU, države, regije ali lokalne (občinske) ravni.	Enkratno ali ponavljajoče v primeru javnih subvencij.				Vse, vključno s fizično infrastrukturo in IT-rešitvami.
Več virov financiranja	Uporablja se mešanica virov javnega financiranja. Sredstva EU se uporabljajo za zasnovano in načrtovanje, operativni stroški pa se krijejo z javnimi subvencijami na nacionalni ali regionalni ravni.	Enkratno ali ponavljajoče v primeru javnih subvencij.				Vse, vključno s fizično infrastrukturo in IT-rešitvami.
Naložbe zasebnega sektorja	Odobrena sredstva za nakup vozil ali obnovo javnih površin.	Enkratno.				Vse, vključno s fizično infrastrukturo in IT-rešitvami.
Komercialni sponzorji	Sredstva, pridobljena od avtomobilskih, tehnoloških, energetskih, komunalnih podjetij itd.	Enkratni ali ponavljajoči se stroški investicije.				Sredstva (vključno z vozili in IT-platformami).
Druga podpora javnega sektorja	Sredstva se črpajo iz drugih javnih združenj (npr. organi javnega prevoza, regionalne razvojne agencije, agencije za okolje itd.).	Enkratno ali ponavljajoče v primeru javnih subvencij.				Vse, vključno s fizično infrastrukturo in IT-rešitvami.

Prostovoljni prispevki	Prostovoljci so večinoma vključeni v izvajanje nekaterih operativnih vidikov storitve.	Pogosto.				Izvajanje storitev mobilnosti.
Uporabnine, plačila storitev	Potniki plačajo pristojbino za uporabo storitve.	Z določeno frekvenco. Znesek je variabilen.				Izvajanje storitev mobilnosti.

R – Razvoj koncepta; N – Načrtovanje; DS – Delovanje in spremljanje.

Silka 20 Izkoriščanje virov financiranja v Rethymnu, Grčija

Učenje iz prakse: izkoriščanje virov financiranja v Retimnu, Grčija

Prvi sistem souporabe električnih koles brez postajališč v Grčiji je bil uveden v Rethymnu in je nadomestil nezadosten predhodni sistem. Cilj sistema souporabe je spodbuditi uporabo trajnostnih načinov prevoza. Izvedba je bila omogočena z učinkovitim sodelovanjem med javnim in zasebnim sektorjem, podprtim z evropskimi sredstvi, prejetimi v okviru grškega partnerskega sporazuma 2014–2020 – (ESPA 2014–2020) in regionalnega operativnega programa »Kreta«, ki ga sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj.

Evropska sredstva so na tem območju pomagala zagnati kolesarsko pobudo. Ko so bila ta sredstva izčrpana, se je izkazalo, da se za nadaljevanje storitve ni mogoče zanašati izključno na zasebne upravljalce. Ta projekt je kljub temu spodbudil souporabo ostalih prevoznih sredstev. Angažiranost občine in nenehna prizadevanja za promocijo souporabe vozil so pritegnila zasebne ponudnike souporabe vozil in privedla do novih naložb v ustrezne storitve.

Komercialno podjetje v Rethymnu je julija 2019 uvedlo sistem souporabe e-skuterjev. Kasneje, leta 2024, je bil s podporo drugega evropskega financiranja iz grškega partnerskega sporazuma (ESPA 2014–2020) v okviru sektorskega operativnega programa »Transportna infrastruktura, okolje in trajnostni razvoj« in sofinanciranjem Kohezijskega sklada nameščen povsem nov sistem souporabe koles (44 e-koles/6 postaj za priklop)¹³.



Vir: Občina Retimno

Ta novi tok financiranja je omogočil, da je pobuda izkoristila naraščajoči potencial kolesarjenja v regiji in tako zagotovila nadaljnji uspeh. Občina Rethymno poskuša najti načine, kako bi lahko prejšnji sistem (brez postajališč) vključili v novega.

Ta študija primera je še posebej pomembna, ker za zagotovitev dolgoročne finančne vzdržnosti poudarja pomen uporabe več virov financiranja.

¹³ <https://2014-2020.espa.gr/en/Pages/staticSectoralOPs.aspx>

Silka 21 Vzdrževanje sistema souporabe električnih avtomobilov na podeželju: sistem Flugs v Vzhodni Tirolski

Primer dobre prakse: souporaba električnih avtomobilov Flugs

Flugs¹⁴ je sistem souporabe električnih avtomobilov s postajami, ki deluje v vzhodni Tirolski v Avstriji. Glavni cilj sistema Flugs je zmanjšati število potovanj z zasebnimi avtomobili posameznikov in družin ter ponuditi alternativno rešitev lastništvu prvega, drugega ali tretjega avtomobila.

Storitev se je začela leta 2015 in jo upravlja Regionalenergie Osttirol, ki ponuja storitev FLUGS eCarsharing ter se ukvarja z vzdrževanjem, podporo na lokaciji, obdelavo rezervacij, obračunavanjem, evalvacijami, odnosi z javnostmi, trženjem in drugimi internimi sredstvi.

Trenutno Regionalenergie Osttirol izvaja storitev predvsem iz komercialnih razlogov (tj. da je prisotna na območju kot dobavitelj energije) in ne zaradi ponudbe deljenja avtomobilov. Težava pri iskanju in aktivnem vključevanju ponudnika souporabe avtomobilov je posledica nizkega povpraševanja na podeželju, kar zasebnim operaterjem omejuje profitabilnost naložbe.

Storitev FLUGS eCarsharing je delno zunanja (platforma za rezervacije in telemetrija). Edini sponzor je Regional Management East Tyrol (RMO), regionalna razvojna agencija s pristojnostmi na področju projektov, pobud in strategij trajnostne mobilnosti. RMO se ukvarja s promocijskimi in diseminacijskimi aktivnostmi.

Prihodki tako le delno pokrivajo fiksne stroške voznega parka.



Vir: souporaba električnih avtomobilov Flugs v Vzhodni Tirolski, Avstrija - © E. Bachmann

6. korak: Kakšen obseg financiranja potrebujete/iščete?

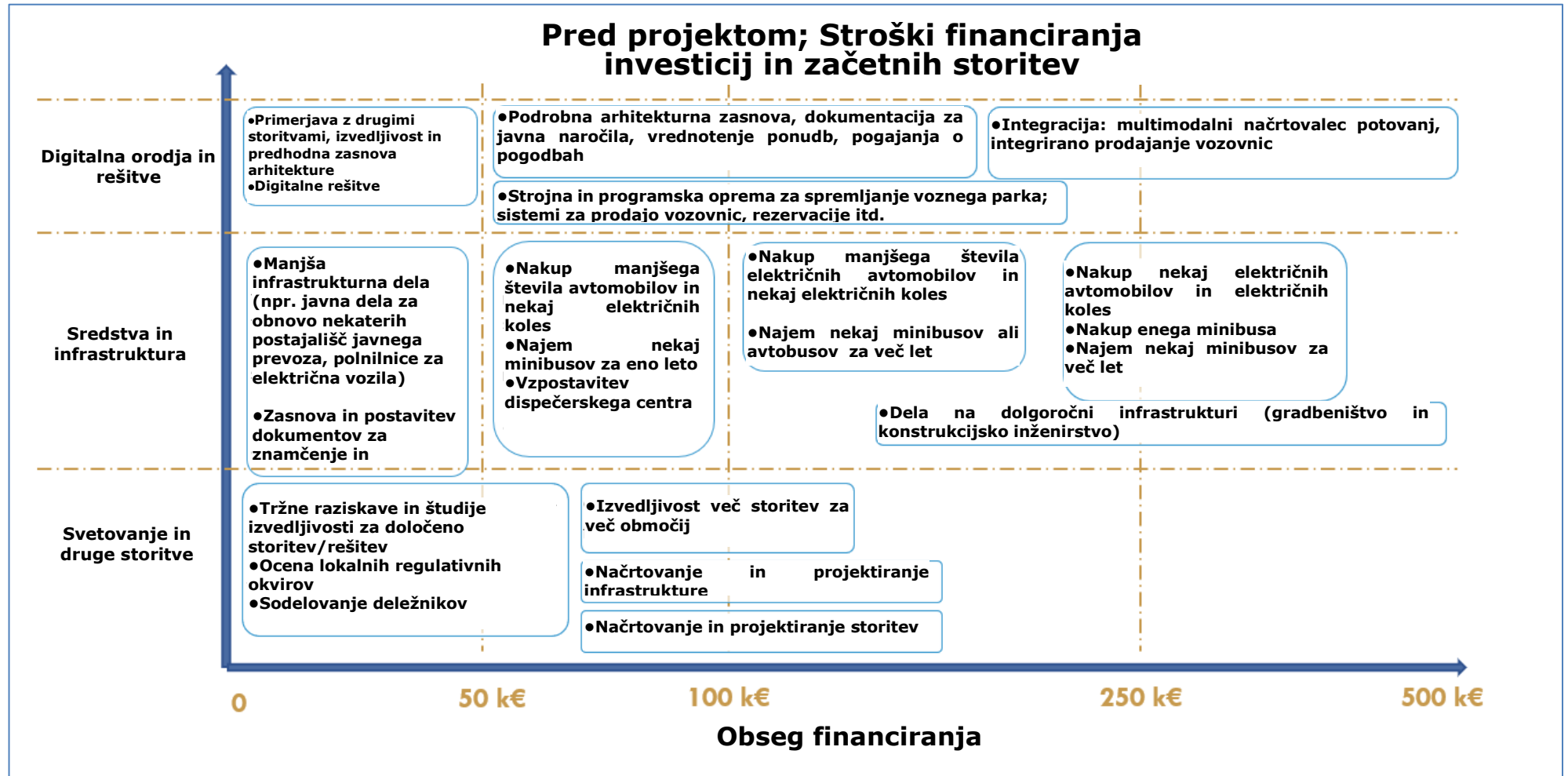
Rešitve za mobilnost na podeželju zahtevajo strateški pristop k financiranju, saj se obseg potrebnih naložb bistveno razlikuje glede na obseg in vrsto projekta. To poglavje ponuja smernice za oceno in pripravo na finančne potrebe projekta ter navaja tipične kategorije stroškov, ocene vrednosti in operativne vidike.

Razumevanje obsega financiranja vključuje razlikovanje med predprojektnimi investicijami, ki postavljajo temelje za pobudo, in operativnimi stroški oziroma stroški poslovanja, ki zagotavljajo nemoteno izvajanje storitve. Vsaka faza razvoja – od študij izvedljivosti do izvedbe in vsakodnevnega delovanja – ima posebne finančne zahteve. Na Sliki 14 in 15 predstavljamo ključna področja, kjer je financiranje potrebno, skupaj z ocenami stroškov. Kljub temu bo dejanski obseg potrebnega financiranja odvisen od več dejavnikov, vključno z vrsto predvidene storitve, geografskim in demografskim kontekstom ter razpoložljivimi viri.

¹⁴<https://www.osttirol.com/it/mobilita/mobilita-in-osttirol/flugs-e-carsharing/>; <https://flugs.moogo.de/>
<https://flugs.moogo.de/cars>

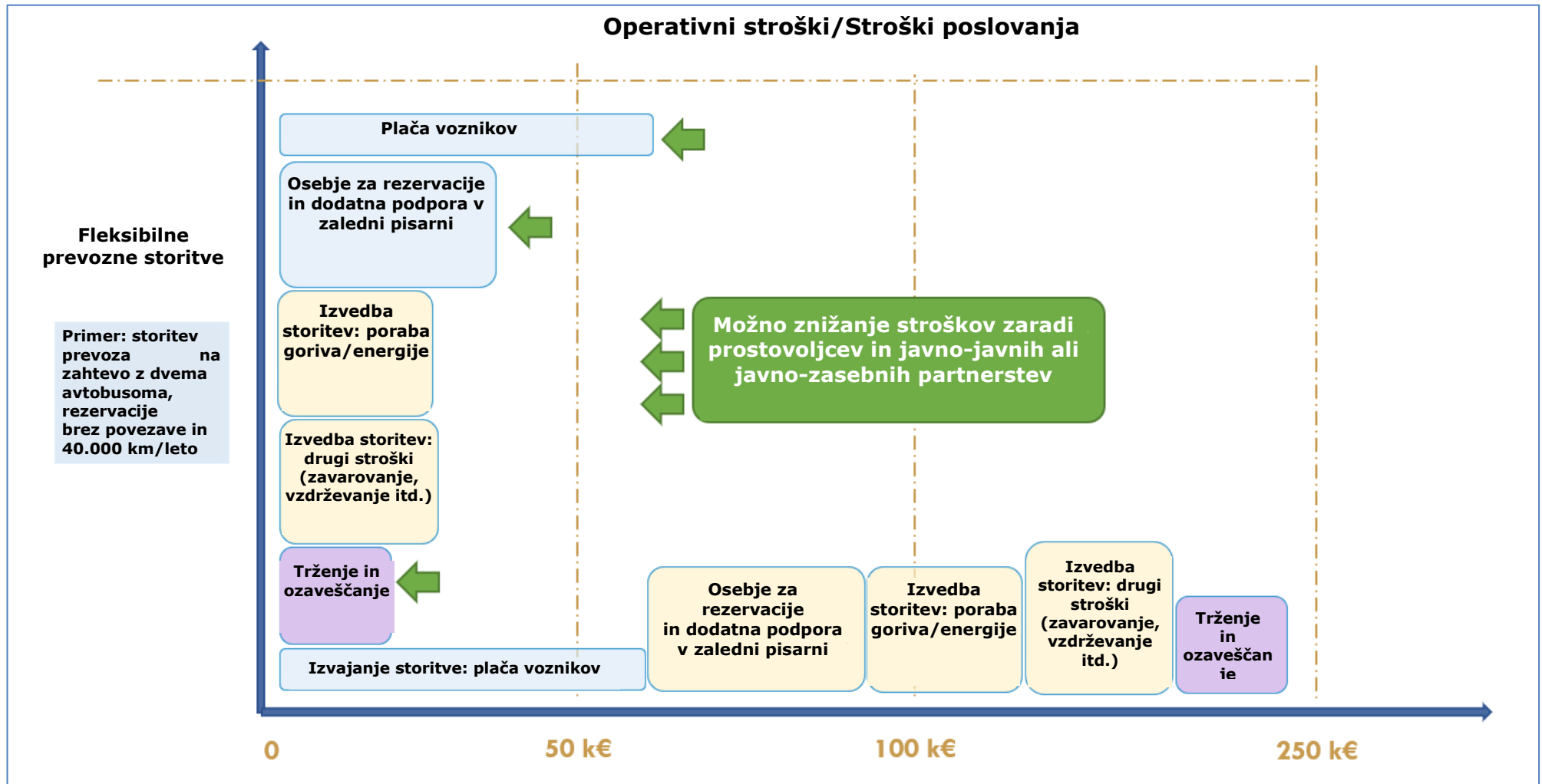
Silka 22 Financiranje, potrebno pred projektom, stroški financiranja investicij in začetnih storitev

Vir:SMARTA-NET



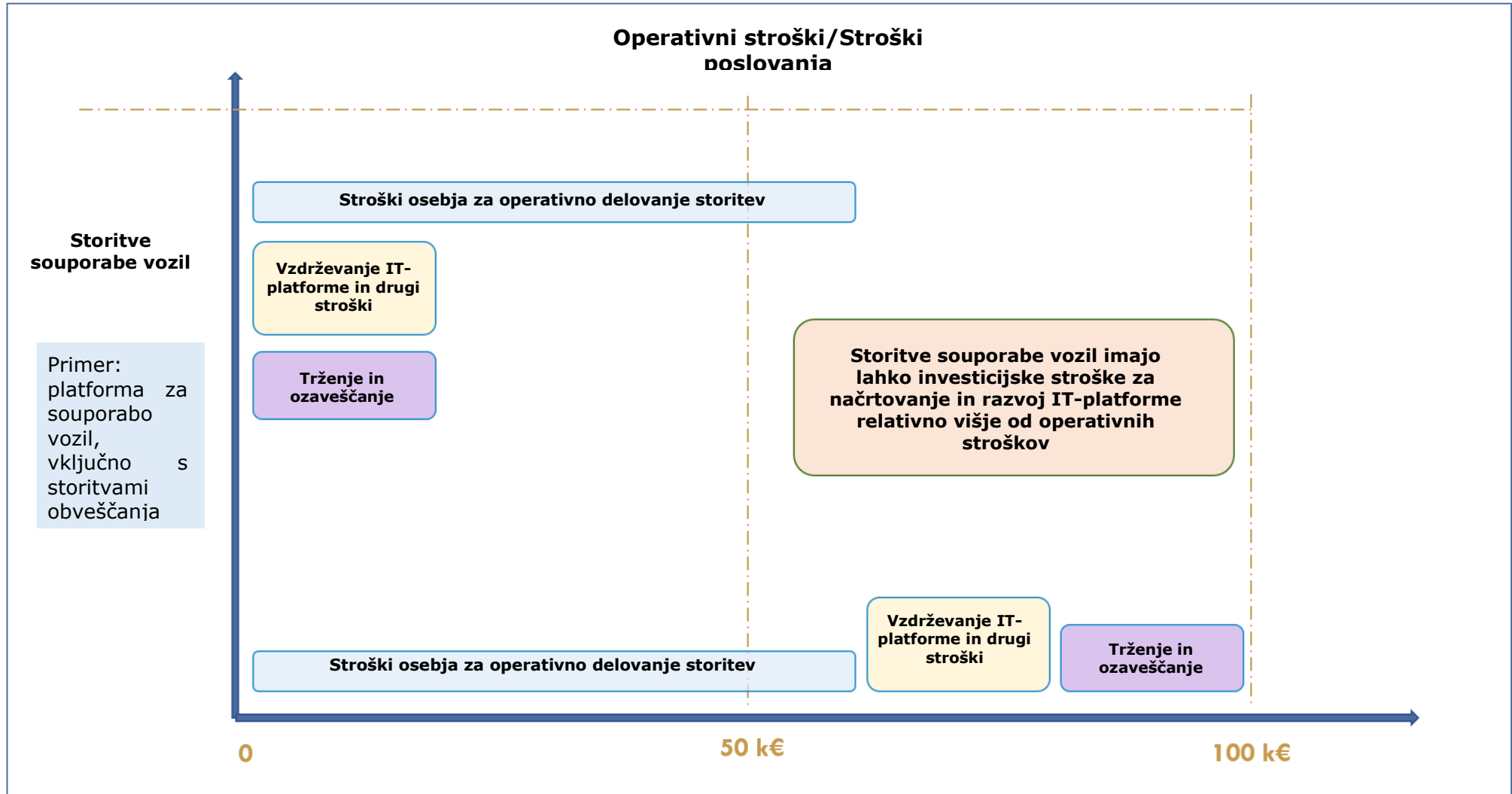
Silka 23 Potrebna sredstva za operativne stroške/stroški poslovanja pri fleksibilnih prevoznih storitvah

Vir: SMARTA-NET



Silka 24 Potrebna sredstva za operativne stroške/stroške poslovanja pri storitvah souporabe vozil

Vir:SMARTA-NET

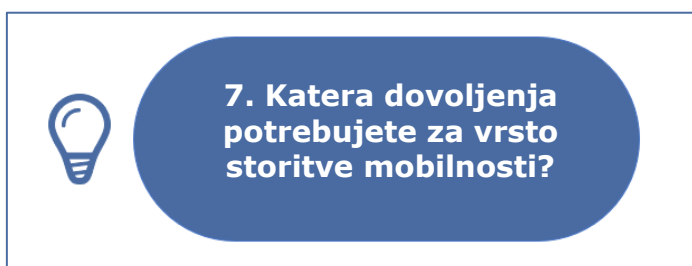


7. KRMARJENJE PO ZELO REGULIRANEM TRGU

Storitve mobilnosti na podeželju pogosto delujejo v kompleksnem regulativnem okviru. Prepoznavanje potrebnih dovoljenj za izvajanje predlaganih storitev je ključni korak pri zagotavljanju skladnosti z zakonskimi in regulatornimi zahtevami. To vključuje razumevanje lokalnega, regionalnega in nacionalnega regulativnega okvira, s čimer se med izvajanjem projekta preprečijo morebitne zamude ali ovire.

Silka 25 Določanje ključnih elementov projekta – 7. korak

Vir: SMARTA-NET



Nacionalni okviri v evropskih državah, kot je opisano v dokumentih SMARTA Insight Papers¹⁵, lokalnim vladam in organom (vključno z občinami in regijami) nalagajo organizacijo storitev mobilnosti.

Organizacijo in zagotavljanje storitev mobilnosti je treba izvajati na višji ravni od posamezne skupnosti, izvajati ju mora subjekt, ki ima oziroma lahko združi vire in zagotavlja dolgoročne storitve. Podeželje namreč potrebuje povezljivost z drugimi kraji, kar pa posamezne skupnosti s kratkotrajnimi rešitvami ne morejo doseči. Medtem ko lahko skupnost lokalno organizira projekte souporabe avtomobilov, električnih koles ali prostovoljnega prevoza za lokalne namene, ne more zagotoviti mobilnosti, ki jo potrebuje celotna skupnost. To zahteva višjo raven načrtovanja in organizacije, četudi se izvaja na lokalni ravni.

Vsaka vrsta storitve mobilnosti na podeželju zahteva drugačno kombinacijo dovoljenj, zavarovanj, komercialnih pogodb in varnostnih certifikatov. Specifična dovoljenja so odvisna od vrste storitve, obsega in lokalnih predpisov. Z izpolnjevanjem teh dovoljenj lahko ponudniki mobilnosti zagotovijo, da so njihove storitve varne, v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi ter dobro integrirane z drugimi regionalnimi storitvami mobilnosti. Spodaj je kratek povzetek ključnih dovoljenj, potrebnih za različne vrste storitev mobilnosti.

- **Dovoljenje ali licenca**

Preden ponudi storitve mobilnosti, mora vsak ponudnik pridobiti potrebna dovoljenja ali licence lokalnih, regionalnih ali nacionalnih organov. Ta dovoljenja zagotavljajo, da storitev izpolnjuje lokalne zakone in predpise o prevozu. Specifično dovoljenje se lahko razlikuje glede na vrsto storitve:

- Prevoz na zahtevo (DRT): ponudnik javnega prevoza potrebuje dovoljenje za delovanje, ki ga pogosto urejajo prometni organi.
- Souporaba avtomobilov in koles: zagotoviti je treba licence za izposajo vozil in koles, zlasti na območjih/državah, kjer je prometno načrtovanje strogo regulirano.

¹⁵Za več podrobnosti glejte: <https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

- Sopotništvo in skupni/deljeni taksi prevozi: v nekaterih državah je morda potrebno posebno dovoljenje za skupno vožnjo ali skupni/deljeni prevoz, skupaj z odobritvijo predstavnikov ponudbe javnega prevoza, če deluje v sodelovanju z obstoječimi storitvami.

- **Zavarovanje vozila in voznika**

Vse storitve mobilnosti morajo imeti celovito zavarovanje vozila, ki krije tako vozilo kot njegove potnike. Na primer:

- Souporaba avtomobilov: potrebno je zavarovanje, ki krije vozilo v souporabi pred poškodbami, nesrečami, krajo in odgovornostjo za voznika in potnike.
- Souporaba koles: zavarovalne police lahko krijejo odgovornost v primeru nesreč, zlasti na območjih z gostim prometom ali na podeželskih cestah.
- Storitve skupnega taksija in prevoza na zahtevo: obvezno je komercialno zavarovanje, ki krije vsa tveganja, povezana z upravljanjem taksija ali storitve prevoza na zahtevo, vključno z zavarovanjem za poklicne voznike.

V nekaterih državah je potrebno tudi zavarovanje za potnike in prepeljana blago. Pomembno je, da imajo vozniki, zlasti za storitve prevoza na zahtevo ali skupnega taksija, licence, ki lahko zahtevajo dodatno preverjanje ali odobritev s strani pristojnih organov.

- **Komercialni sporazumi**

Za storitve, ki so odvisne od infrastrukture, kot so souporaba koles ali storitve prevoza na zahtevo, so lahko potrebni komercialni sporazumi z lokalnimi oblastmi ali zasebnimi operaterji. Ti sporazumi lahko vključujejo: i) uporabo javne infrastrukture: sporazumi z lokalnimi oblastmi za uporabo parkirnih mest, dostopa do cest in postajališč za kolesa; ii) partnerstva z operaterji javnega prevoza: za storitve DRT in skupnega taksija so pogosto potrebni sporazumi z regionalnimi prometnimi organi za integrirano prodajo vozovnic ali dopolnilne storitve; iii) sodelovanje z zasebnim sektorjem: podjetja za souporabo avtomobilov lahko potrebujejo sporazume s podjetji za lizing vozil ali sporazume s ponudniki vzdrževalnih storitev, za zagotavljanje nemotenega poslovanja..

- **Varnostni certifikati in skladnost s standardi**

Vsaka vrsta storitve mora izpolnjevati stroge varnostne standarde, zlasti za prevoz potnikov. Ključna dovoljenja in certifikati, povezani z varnostjo, vključujejo:

- Varnostne standarde za voznike: vozniki, ki upravljajo storitve prevoza na zahtevo ali skupnega taksija, morajo izpolnjevati določene zahteve, vključno s preverjanjem preteklih voznih izkušenj, usposabljanjem za varno vožnjo in skladnostjo s predpisi o varnosti v cestnem prometu.
- Certifikat o varnosti vozila: vozila morajo redno opravljati varnostne preglede, da so izpolnjeni zahtevani operativni standardi. To vključuje preglede vzdrževanja vozil, zlasti za storitve prevoza na zahtevo in skupnega taksija, kjer je tehnična brezhibnost ključnega pomena.
- Varnost koles in električnih koles: za sheme souporabe koles je bistveno zagotoviti, da so kolesa opremljena z varnostnimi elementi, kot so luči, ključavnice, in se izvajajo redni servisi.

Odvisno od regije, ponudniki storitev mobilnosti morda morajo izpolnjevati okoljske predpise, namenjene zmanjšanju emisij, kar vpliva na mobilnost v mestih in ne na podeželju. V nekaterih mestih je za storitve souporabe avtomobilov morda potrebna uporaba vozil z nizkimi ali ničnimi emisijami. To lahko vključuje tudi subvencije ali spodbude za uporabo električnih vozil.

Upoštevati pa je treba predvsem vprašanja odgovornosti. Skupnosti in nevladne organizacije lahko odgovarjajo v primeru poškodb ali nesreč, zato je bolje, če sodelujejo z institucijo ali komercialnim subjektom, kjer je (osebna) odgovornost drugačna.

Silka 26 Prevoz na zahtevo v Médio Tejo na Portugalskem

Primer : prevoz na zahtevo v Médio Tejo na Portugalskem

Regija Médio Tejo je podregija NUTS3 v osrednji Portugalski, del regije NUTS2 Center. Vključuje šest majhnih mest: Ourém, Tomar, Abrantes, Torres Novas, Entroncamento in Fátima, vsako s prebivalstvom od 20.000 do 45.000. Prevozne storitve na zahtevo v regiji sponzorira okrožna oblast CIM Médio Tejo, združenje lokalnih občin in javnih organov, ki upravlja javni prevoz z vozno floto najetih taksijev in mini kombijev.

Poudarek na regulativnem okviru

- V skladu s portugalskim nacionalnim zakonom (RJSPTP) so pristojni organi za izvajanje in usklajevanje storitev prevoza na zahtevo prometni organi (občine ali okrožni sveti). Le-ti lahko v skladu z veljavno zakonodajo izvajajo storitve prevoza na zahtevo z lastnimi sredstvi, in sicer prek občinskih ali medobčinskih storitev ali prek pogodb z lokalnimi poslovnimi subjekti (prevozniki ali taksiji).
- Operaterji, ki nameravajo poleg prevoza potnikov, za katerega imajo licenco, opravljati tudi storitve prevoza na zahtevo (DRT), morajo o tem obvestiti Inštitut za mobilnost in promet, I.P. (IMT, I.P.), ki je nacionalni organ za nadzor nad izvajanjem javnega prevoza. To se stori z enostavnim predhodnim obvestilom IMT, I.P., ki ga je mogoče poslati na kateri koli zakonsko predpisan način, in sicer po elektronski pošti na naslov, naveden na spletni strani IMT, I.P.
- V primeru, da storitev izvaja zunanji izvajalec prevoza ali taksi služba, je treba izvesti študijo finančne in ekonomske izvedljivosti, da se oceni potreba po javnem sofinanciranju. Pred objavo javnega razpisa so tehnične in upravne specifikacije predmet nadzora s strani nacionalnega organa za promet (AMT), odgovornega za ekonomski in finančni nadzor.
- Če pogodba presega določen znesek, je treba pridobiti mnenje Računskega sodišča (Tribunal de Contas).
- Nove storitve javnega potniškega prometa, vključno s storitvami prevoza na zahtevo (DRT) z vnaprej določenimi linijami, so prav tako predmet obvezne registracije v informacijskem sistemu nacionalnega obsega, ki ga upravlja IMT, I.P.



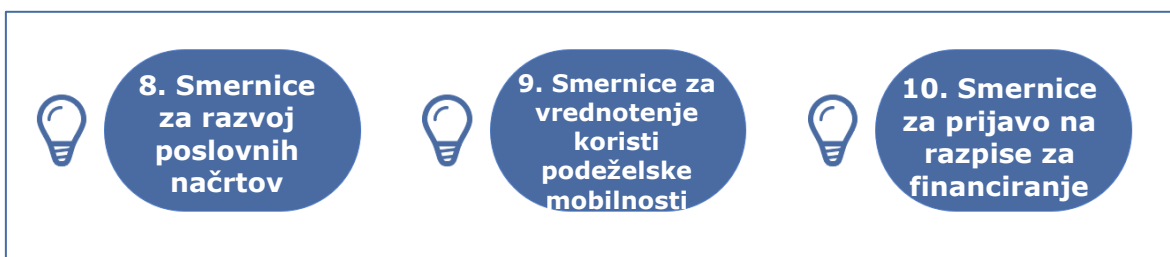
Vir: <https://mediotejo.pt/index.php/areas-de-intervencao/mobilidade-e-transporte/transporte-a-pedido>

8. URESNIČEVANJE PREDLOGOV

Priprava ustreznega in prepričljivega predloga za (so)financiranje zahteva strateško pripravo in predstavitev. Razvoj poslovnega načrta prikazuje ekonomsko in operativno izvedljivost projekta. Monetizacija koristi za različne deležnike poudarja širšo vrednost, kot so zmanjšanje emisij, povečana dostopnost ali gospodarska rast in razvoj podeželja. Smernice za učinkovito prijavo predlogov za financiranje so zadnji korak pri pripravi prepričljivega predloga, ki bo povečal verjetnost pridobitve podpore.

Silka 27 Določanje ključnih elementov projekta – 8.–10. korak

Vir: SMARTA-NET



8. korak: Smernice za razvoj poslovnih načrtov

Poslovni načrt je formalni pisni dokument, ki vsebuje cilje podjetja, metode za doseganje teh ciljev in časovni okvir za njihovo doseganje. Opisuje tudi naravo poslovanja, osnovne informacije o organizaciji, finančne projekcije organizacije in strategije, ki jih namerava izvajati za doseganje zastavljenih ciljev. V celoti ta dokument služi kot zemljevid (načrt), ki usmerja poslovanje¹⁶.

V tem koraku ni predstavljen vodnik za pisanje poslovnega načrta, temveč ključni vidiki, ki jih je treba upoštevati pri razvoju poslovnih načrtov na temo trajnostne mobilnosti, navedeni so dodatni viri informacij za poglobitev znanja o temi in nekaj izkušenj v Evropi, ki bi lahko navdušile.

Priprava poslovnega načrta za rešitve deljene mobilnosti na podeželju je kompleksen proces, ki vključuje več dejavnikov. Ključni dejavniki obsegajo vrsto ponujene storitve, specifične potrebe ciljnega trga po mobilnosti in operativni načrt storitve. Poleg tega so organizacijska vprašanja in skladnost s pravnimi in regulativnimi okviri ključnega pomena za zagotovitev izvedljivosti in trajnosti rešitve. Vsakega od teh dejavnikov je treba skrbno obravnavati za učinkovito in delujočo storitev mobilnosti na podeželju.

V večini primerov rešitve deljene mobilnosti na podeželju niso dobičkonosne. Pogosti izzivi so majhne ali ničelne marže in redko pokrivanje stroškov s prihodki. Na podeželju zaradi nizke gostote prebivalstva prihodki večkrat ne zadostujejo za kritje stroškov poslovanja. Posledično so rešitve mobilnosti na podeželju večkrat zagotavljajo lokalne organizacije ali zadruga brez ciljev ustvarjanja dobička. S tega vidika so tako javni organi, kot so občine ali javne prometne organizacije, v boljšem položaju glede investicije in ponudbe rešitev deljene mobilnosti na podeželju.

Pomembno je omeniti, da storitev ni dobičkonosna, če so vključeni vsi stroški. Lahko pa so dobičkonosni posamezni elementi oziroma deli za tiste, ki zagotavljajo določeno storitev ali infrastrukturo. (npr. ponudnik IT-sistema ali podjetje, ki vzdržuje vozila).

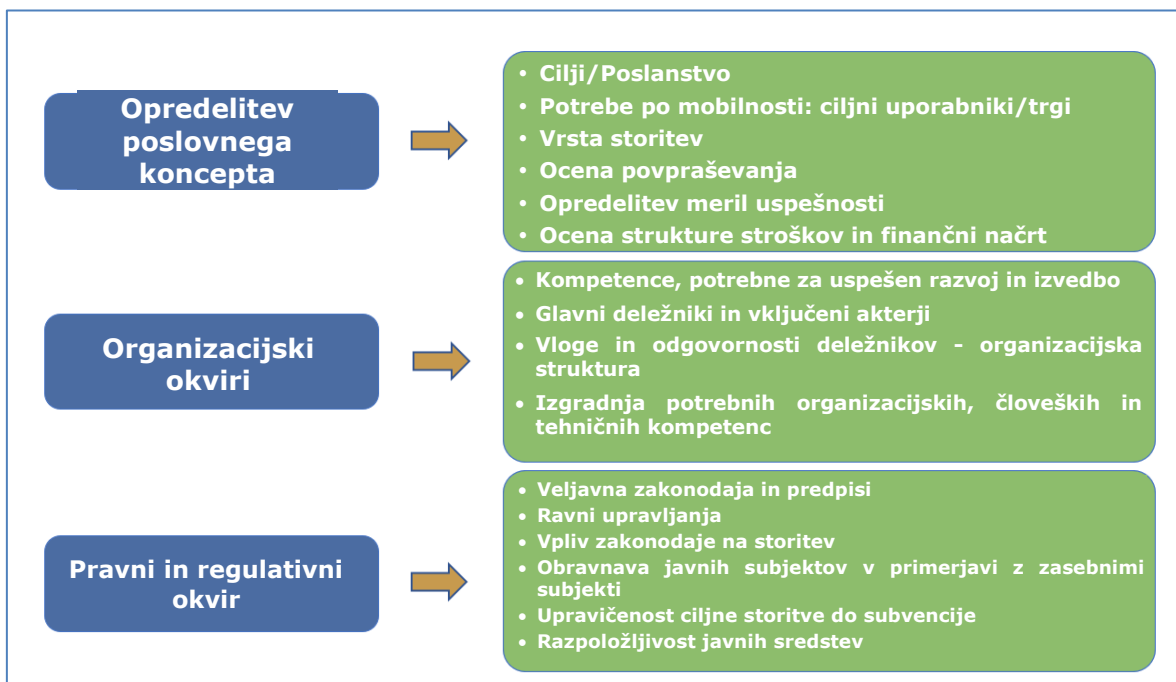
¹⁶ Opredelitev poslovnega načrta - Enciklopedija za mala podjetja podjetnika, <https://www.entrepreneur.com/encyclopedia/business-plan>

Glede na to, da lahko na predloge rešitev mobilnosti gledamo kot sestavo večih storitev, določeni deležniki (npr. prevozniki ali ponudniki IT-storitev) poslujejo tudi z namenom ustvarjanja dobička. Medtem ko je za zagotovitev rešitve potreben celoten poslovni načrt, ki je podlaga za pridobitev virov financiranja in so stroški praviloma večji kot prihodki, se mora opredeliti tudi družbene in druge koristi, kar predstavlja eno izmed meril za financiranje iz javnih sredstev.

Postopek oblikovanja poslovnega modela za storitev mobilnosti na podeželju lahko razdelimo na tri ključne naloge: (i) opredelitev poslovnega koncepta, (ii) zasnova organizacijske strukture ter (iii) pregled pravnih in regulativnih okvirov. Vsaka od teh nalog vključuje vrsto korakov, ki jih je treba dokončati pred izvedbo rešitve. Najprej je potrebno opredeliti specifične potrebe po mobilnosti in oceniti, če obstoječe prometne storitve izpolnjujejo te potrebe. Na podlagi tega je potrebno izbrati vrsto storitve, ki najbolj ustreza tem potrebam, oceniti povpraševanje z uporabo tržnih raziskav ali preteklih anket ter pripraviti osnovno strukturo, oceno stroškov in finančni načrt. Nato je potrebno vključiti ustrezne deležnike, dodeliti vloge in odgovornosti ter hkrati opisati organizacijski okvir. Hkrati je potrebno pregledati regulativne in zakonodajne zahteve, preveriti upravičenost do subvencij in raziskati možnosti za javno financiranje.

Silka 28 Naloge za pripravo poslovnega načrta za storitev mobilnosti na podeželju

Vir: SMARTA-NET



Primer dobre prakse: projekt CONNECT

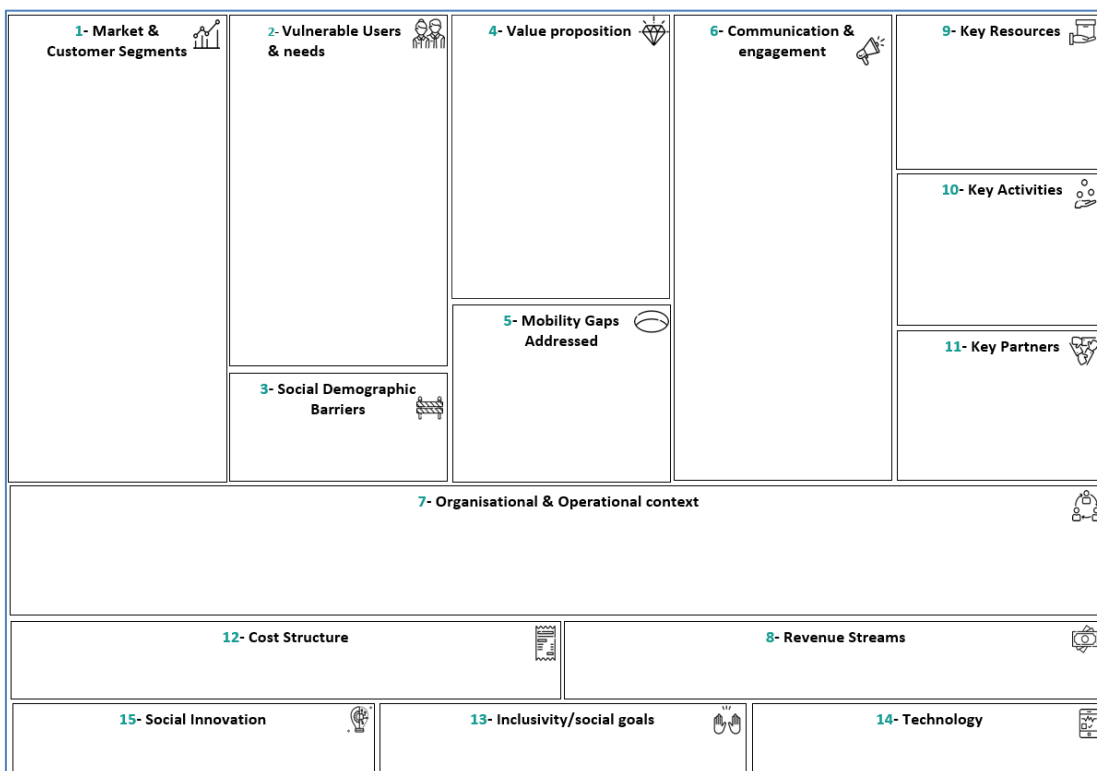
Projekt CONNECT je bil financiran v sklopu 6. okvirnega programa Evropske komisije, prek GD-RESEARCH. Glavni namen je bil zbrati znanje in izkušnje v zvezi s fleksibilnim prevozom (vključno s prevozom na zahtevo – DRT), da bi opredelili dobre prakse in nadalje razvili metode za razvoj poslovanja. Konzorcij CONNECT sestavljajo predvsem strokovnjaki iz industrije, ki so se upirali na širok nabor študij primerov in anketami v različnih panogah. Projekt je pripravil dve posebni poročili, ki poudarjata ključna priporočila za razvoj poslovnih načrtov za fleksibilne prevozne storitve (npr. prevoz na zahtevo – DRT in souporabe prevoza):

- D10: inovativne rešitve in testni primeri v zvezi z razvojem poslovanja¹⁷. Na podlagi ugotovitev iz 19 študij primerov sistemov prevoza na zahtevo – DRT (10 v Evropi, 9 v ZDA) preučuje poslovne modele, organizacijske okvire ter regulativne in pravne kontekste, pri čemer poudarja ključne omejitve.
- D14: priporočila za razvoj poslovanja. Na podlagi znanja, razvitega v okviru projekta CONNECT, in mnenj zunanjih deležnikov na delavnicah, sintetizira glavna vprašanja v sklopih poslovnega modela, organizacijskih vidikov ter pravnih in regulativnih okvirov. Nato predstavi pregled stanja v industriji po Evropi (na podlagi študij primerov D10 in dodatnih anket) in zaključi z razmislekom o ključnih vidikih, ki jih je treba upoštevati pri razvoju poslovanja DRT.

Za poenostavitev zgoraj omenjenih vidikov je morda dobro začeti z delavnico z lokalnimi deležniki (vključno s predstavniki občin, lokalnimi skupnostnimi, prevozniki itd.) in skupaj opredelijo predlog poslovnega modela. Lahko se uporabi platno poslovnega modela (angl. Business Model Canvas). Primer je prikazan spodaj.

Silka 29 Platno poslovnega modela (angl. Business Model Canvas) za rešitve mobilnosti na podeželju

Vir: Projekt INCLUSION H2020¹⁸



¹⁷Do poročil CONNECT lahko dostopate na <https://ruralsharedmobility.eu/resources/connect-2004-6/>

¹⁸https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2020/10/5_MOMOB_INCLUSION-Business-models.pdf

Ključna priporočila za razvoj poslovnih načrtov za rešitve deljene mobilnosti na podeželju so povzeta spodaj.

- *Ustvarjanje vrednosti*: poslovni modeli za rešitve mobilnosti na podeželju se morajo osredotočiti na ustvarjanje različnih oblik vrednosti – tako denarnih kot nedenarnih (npr. družbene vrednosti) – za različne deležnike. Ti deležniki lahko vključujejo financerje, javno upravo, operaterje mobilnosti, lokalna podjetja in državljane. Namesto da se zanašamo zgolj na finančno primerjavo stroškov in prihodkov, je ključnega pomena prepoznati širše družbene koristi.
- *Vključevanje več deležnikov*: učinkoviti poslovni modeli morajo upoštevati celoten ekosistem deležnikov mobilnosti, namesto da se osredotočajo na eno samo storitev ali izdelek. Za zagotovitev dostopnosti na podeželju je z vidika vsakega vključenega deležnika pomembno oceniti tako koristi kot izzive. To lahko vključuje povezovanje več storitev ali rešitev, da se ustvari celovit poslovni model, ki ustreza različnim potrebam skupnosti.
- *Vključevanje neprofitnih organizacij*: čeprav se morda zdi neintuitivno, je lahko vključitev neprofitnih organizacij kot ključnih deležnikov v poslovne modele mobilnosti na podeželju koristna. Javno financiranje je pogosto bistveno za podporo teh storitev na podeželju, kjer je povpraševanje nizko. Poslovni modeli morajo za ohranitev delovanja upoštevati prerazporeditev javnih sredstev in si prizadevati za prožnost znotraj regulativnih omejitev.
- *Dolgoročna trajnost*: za zagotovitev dolgoročne trajnosti storitev mobilnosti na podeželju morajo poslovni modeli spodbujati vključevanje socialnih podjetnikov. Če to dovoljujejo nacionalni predpisi, lahko vključevanje teh deležnikov poveča možnost dolgoročnega zagotavljanja teh storitev. Kjer je potrebno, lahko zagovarjanje regulativnih prilagoditev, ki omogočajo takšno sodelovanje, dodatno okrepi trajnost poslovnega modela.

9. korak: Kako ovrednotiti koristi, povezane z mobilnostjo na podeželju?

Podeželje je aktivno gospodarstvo s široko paleto kmetijskih, industrijskih, rudarskih in prostočasnih dejavnosti, povezanih z naravnimi viri in podjetniško tradicijo območja.

Mobilnost na podeželju se obravnava kot »omogočevalec« ali »multiplikator«, ki lahko omogoči ali izboljša rezultate in poveča vrednost drugih naložb¹⁹. V mnogih primerih je storitev mobilnosti komponenta, ki dodaja vrednost drugim ekonomskim, socialnim, turističnim ali okoljskim projektom in politikam.

Rezultati financiranja ukrepov za mobilnost na podeželju vključujejo:

- zmanjšanje prevoženih kilometrov vozil;
- zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂;
- manj prometa, onesnaževanja, hrupa, nesreč;
- lokalne ceste postanejo varnejše za hojo in kolesarjenje;

¹⁹Lorenzini, A. Ambrosino, G., Finn, B., (2021), »Priporočila politike za trajnostno deljeno mobilnost in javni prevoz na evropskih podeželskih območjih«, publikacija projekta SMARTA.

- potrebnih je manj infrastrukturnih izdatkov;
- ohranjanje ali povečanje baze strank za podjetja in storitve.

Storitve mobilnosti na podeželju se primarno izvajajo za doseganje socialnih koristi na območjih, ki so ogrožena zaradi socialne izključenosti ali neenakih možnosti. Storitve so kljub socialnemu doprinosu pogosto kritizirane zaradi visokih stroškov.

Nekatere koristi, povezane z izboljšano ponudbo prevoznih storitev za podeželje, so navedene na Sliki 30 in razvrščene glede na posebne kategorije (dostopnost, udobje itd.). Pomembno je razumeti vpliv posamezne rešitve mobilnosti na koristi.

Silka 30 Družbene koristi mobilnosti na podeželju

Vir:SMARTA-NET



Silka 31 Zelene železnice v Valmieri, Latvija

Primer dobre prakse: Zelene železnice v Valmieri, Latvija

Pobuda Zelene železnice v Valmieri v Latviji oživlja neuporabljene železniške proge v 32 km dolgo mrežo pohodniških in kolesarskih poti v regiji Vidzeme. Ta projekt, ki je del širšega 750-kilometerskega projekta v južni Estoniji in Latviji, si prizadeva izboljšati lokalno mobilnost in spodbujati trajnostni turizem. Ključne značilnosti vključujejo odstranjevanje ovir, postavitve lesenih mostov in ustvarjanje rekreacijskih površin s klopami za počitek. Projekt Zelene železnice je skupna čezmejna pobuda, ki jo vodi Turistično združenje Vidzeme v partnerstvu s 25. lokalnimi organizacijami iz regije Vidzeme v Latviji in iz južne Estonije, podpira pa jo Latvijsko združenje zelenih cest. Pobuda, ki jo torej podpirajo lokalne oblasti in nevladne organizacije, ohranja zgodovinski pomen železnice v regiji, hkrati pa spodbuja vključevanje skupnosti in gospodarsko rast z dodatno turistično ponudbo in možnostmi za bolj zdrav način življenja.

Na 32-kilometerskem odseku železnice, ki ga pokriva ta lokalna pametna mobilnostna rešitev (del proge Valmiera-Kocēni-Ainaži), je bilo za varno prehajanje kolesarjev in pešcev obnovljenih sedem mostov. Investicijski stroški so bili ocenjeni na 47.000 evrov, kar predstavlja približno 4 % celotnih stroškov projekta v višini 1.174.938 evrov. Glavni vir financiranja je bil zagotovljen iz Evropskega sklada za regionalni razvoj Interreg Estonija-Latvija, ki je prispeval 40.000 evrov, 7.000 evrov pa drugi partnerji.

Projekt Zelene železnice **izboljšuje kakovost življenja** na ciljnih območjih z izboljšanjem mobilnosti in ustvarjanjem novih priložnosti za prebivalce. Pobuda spodbuja bolj zdrave in zadovoljne skupnosti, saj omogoča več dejavnosti na prostem. Lokalni prebivalci namreč hitro odkrijejo, da te obnovljene poti ponujajo odlične možnosti za hojo, kolesarjenje in v zimskih mesecih celo tek na smučeh.



Vir: J. Sijats, S. Lawrence

Projekt spodbuja tudi gospodarsko rast. Z dodatnimi **turisti, ki jih privabljajo** slikovite poti, lokalna podjetja začnejo razvijati nove izdelke in storitve, vključno z namestitvami in dodatno gostinsko ponudbo. Povečanje turističnega povpraševanja vpliva na gospodarsko rast območja, ustvarja delovna mesta in spodbuja lokalna gospodarstva.

Omrežje poleg tega povezuje regijo Vidzeme z južno Estonijo, kar **širi možnosti mobilnosti** tako za prebivalce kot obiskovalce. Izboljšana dostopnost ljudem omogoča raziskovanje širšega območja, kar spodbuja vključevanje in interakcijo v skupnosti. Projekt Zelenih železnic postavlja mobilnost kot ključni dejavnik za doseganje širših ekonomskih, socialnih in okoljskih ciljev, s čimer regijo spreminja v središče rekreacije na prostem in turizma skozi vse leto.

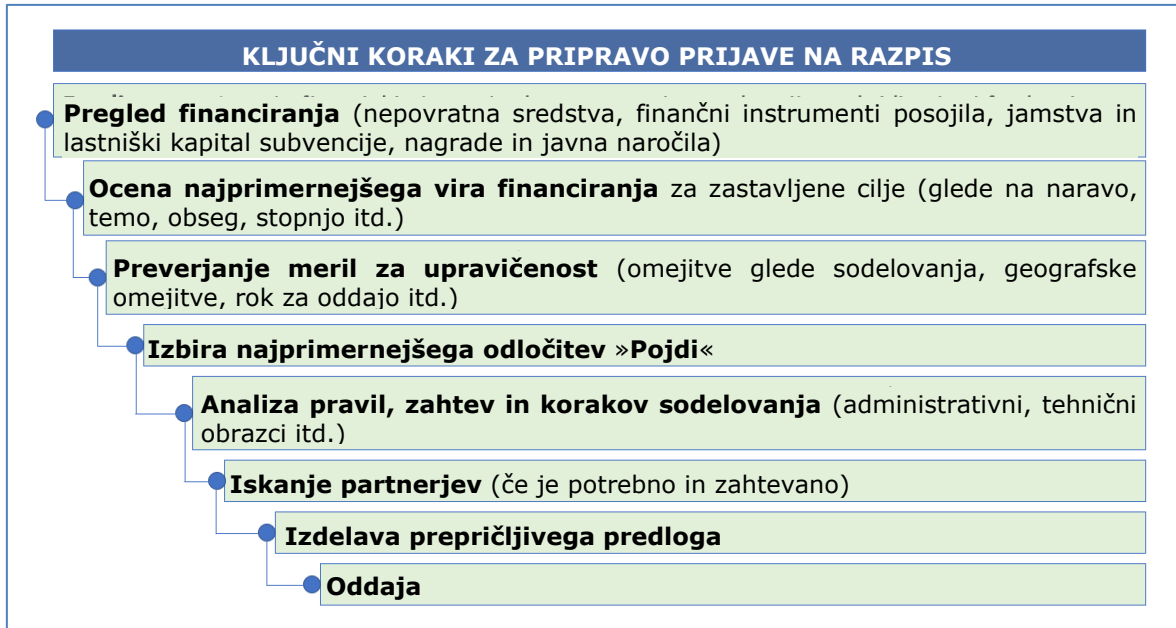
10. korak: Navodila za prijavo na razpis za financiranje

Zagotovitev virov financiranja za rešitve mobilnosti na podeželju zahteva dobro strukturiran pristop za pridobivanje sredstev s strani EU, nacionalnih ali regionalnih programov. Ta korak opisuje bistvene naloge za pripravo uspešnega predloga, od prepoznavanja najprimernejših možnosti financiranja do predložitve vloge.

S sistematično oceno virov financiranja, preverjanjem upravičenosti in uskladitvijo ciljev z zahtevami razpisa lahko kandidati zagotovijo, da bodo njihovi predlogi izstopali. Ne glede na to, ali gre za nepovratna sredstva, finančne instrumente ali javna naročila, sledenje spodnjim korakom poveča možnosti za uspešno pridobitev virov financiranja za inovativne rešitve mobilnosti, prilagojene potrebam podeželja.

Silka 32 Ključni koraki za pripravo prijave na razpis

Vir: SMARTA-NET



Silka 33 Krmarjenje po spektru programov financiranja EU

Predlog: krmarjenje po spektru programov financiranja EU

Priročnik za podeželje je celovit vodnik po možnostih financiranja in podpore EU za podeželska območja v EU. Namenjen je pomoči lokalnim oblastem, institucijam in deležnikom, podjetjem in posameznikom pri prepoznavanju in izkoriščanju obstoječih skladov, programov in drugih pobud EU za financiranje in podporo ter spodbujanju razvoja na podeželskih območjih.



Rural toolkit

Uporabniki lahko najdejo najprimernejše možnosti financiranja EU za podporo svojih specifičnih projektov in pobud. Zagotavlja celovite informacije o nepovratnih sredstvih, subvencijah in programih, ki omogočajo razvoj in revitalizacijo podeželskih območij in skupnosti.

Priročnik je dostopen na: <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=en>.

Druge uporabne povezave za raziskovanje možnosti financiranja EU:

- Splošne informacije o postopku prijave – Evropska komisija: [Povezava](#)
- Možnosti financiranja za javne organe – Evropska komisija: [Povezava](#)
- Možnosti financiranja EU za lokalni javni prevoz – UITP: [Povezava](#)

Medtem ko opisan postopni pristop zagotavlja splošen okvir, so za vsako raven financiranja potrebne posebne prilagoditve:

- za financiranje EU so ključnega pomena transnacionalna partnerstva in upoštevanje kompleksnih administrativnih smernic;
- nacionalno financiranje pogosto poudarja usklajenost z nacionalnimi strategijami, kar od prijaviteljev zahteva, da dokažejo, kako njihovi projekti naslavlja nacionalne cilje mobilnosti;
- regionalno financiranje zahteva tesno sodelovanje z regionalnimi oblastmi in močan poudarek na reševanju lokalnih potreb.

Dostop do podpore je ključnega pomena za podeželske občine, ki želijo razviti uspešne predloge za financiranje. Za vodenje procesa so na voljo različni viri, ki so navedeni spodaj:

- objava povabila za pomoč pri razvoju predloga za zunanje strokovnjake/svetovalne agencije, da dobite podporo za razvoj predloga;
- iskanje pomoči za pojasnila (upravna ali tehnična) pri nacionalnih/regionalnih kontaktnih točkah;
- kontaktiranje nacionalnih agencij, ki spodbujajo sodelovanje v programih EU za raziskave in inovacije ter zagotavljajo informacijske, izobraževalne in podporne storitve²⁰;
- sodelovanje na spletnih seminarjih in dogodkih (EU, nacionalnih ali regionalnih programov) za mreženje z drugimi potencialnimi partnerji in pridobivanje dodatnih vpogledov v razpise;
- članstva (združenja lokalnih oblasti, ustrezna omrežja EU²¹ itd.).

²⁰Evropska komisija ponuja spletni portal za pomoč in podporo, vključno s podatki o nacionalnih kontaktnih točkah (NKT) za več programov financiranja EU: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/helpdesks?callType=1&programmePeriod=2021-2027>. Ponuja tudi mrežo NKT, ki je posebej osredotočena na program Obzorje Evropa: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/support/ncp?order=ASC&pageNumber=0&pageSize=50&countries=20000832,20000839,20000841,20000911,20000871,20000872,20000875,20000880,20000885,20000890,20000873,20000902,20000913,20000915,20000922,20000946,20000944,20000945,20000960,20000973,20000986,20000990,20000994,20001005,20001004,20000883,20001001>

²¹Primeri takšnih mrež so: mreža pametnih vasi (<https://www.smart-village-network.eu/>); mreža POLIS (<https://www.polisnetwork.eu/>), Heritage Europe – združenje zgodovinskih mest in regij EU (<https://www.historic-towns.org/>)

ZAKLJUČKI

Ta dokument s smernicami je bil zasnovan tako, da občinam omogoči znanje in orodja, potrebna za razvoj in izvajanje trajnostnih, vključujočih in integriranih rešitev mobilnosti na podeželju.

Osredotoča se na ključno vprašanje financiranja – zlasti za pobude na področju mobilnosti na podeželju in mobilnosti v podporo podeželskemu turizmu – in obravnava pomembno oviro: pomanjkanje virov in specifičnega znanja za pridobivanje finančnih sredstev. Ti izzivi pogosto ovirajo podeželske skupnosti pri ustvarjanju prilagojenih storitev mobilnosti.

Dokument s postopnim pristopom opremi podeželske občine in strokovnjake za navigacijo po kompleksnih možnostih virov financiranja, oceno finančnih potreb in pripravo prepričljivih projektnih predlogov. Od prepoznavanja lokalnih izzivov in prednosti do opredelitve bistvenih projektnih komponent in usklajevanja z regulativnimi in tržnimi vidiki si smernice prizadevajo spodbujati dolgoročno trajnost storitev mobilnosti. Z upoštevanjem te strukturirane metodologije lahko podeželske skupnosti izzive mobilnosti spremenijo v priložnosti za rast in povezljivost.

Predlagan je niz ključnih priporočil in zaključkov, ki pomagajo sintetizirati nekatere ključne nasvete tega dokumenta.

Določite jasne in izvedljive cilje:

- dobro opredeljeni kazalniki in KPI-ji;
- konkretni operativni postopki;
- poudarjanje širše vizije, ki presega cilje projekta;
- dobro vzpostavljene povezave med specifičnimi cilji in rezultati.

Pobude, ki temeljijo na skupnosti:

- pristop od spodaj navzgor, ki upošteva potrebe in izzive podeželskih skupnosti;
- aktivno vključevanje lokalnih skupnosti (npr. forumi, klubi itd.), ki predstavljajo različne skupine z različnim ozadjem.

Pristop z več deležniki:

- partnerstva z različnimi in ustreznimi deležniki, vključno z lokalnimi politikami in voditelji v skupnosti;
- zagotavljanje sodelovanja med različnimi ciljnim skupinami in strokovnjaki.

Ocena stroškov:

- zagotavljanje realnih in celovitih finančnih potreb;
- natančne ocene proračuna.

Učinkovito načrtovanje:

- ocenjevanje in načrtovanje vseh potrebnih virov in dejavnosti:

- človeški viri
- tehnične kompetence
- manjkajoče veščine (multidisciplinarne ekipe)
- mreženje;
- natančen časovni načrt.

Politični in prostorski kontekst:

- razumevanje političnega okvira in prostorske dinamike;
- uskladitev projekta s širšimi političnimi cilji in lokalnimi potrebami.

VZPOSTAVITEV STIKA Z EU:

- osebno;
- v EU je na stotine informacijskih točk Europe Direct. Naslov lahko najdete na spletni strani: https://europa.eu/european-union/contact_sl;
- po telefonu ali elektronski pošti;

Europe Direct je služba, ki odgovarja na vaša vprašanja o EU. Nanjo se lahko obrnete:

- s klicem na brezplačno telefonsko številko: 00 800 67891011 (nekateri ponudniki lahko klic zaračunajo),
- s klicem na navadno telefonsko številko: +32 22999696 ali
- po elektronski pošti s spletne strani: https://europa.eu/european-union/contact_sl.

ISKANJE INFORMACIJ O EU:

- na spletu;
- informacije o EU v vseh uradnih jezikih EU so na voljo na spletišču https://europa.eu/european-union/index_sl;
- publikacije EU;
- brezplačne in plačljive publikacije EU lahko prenesete s <https://publications.europa.eu/en/publications> ali jih tam naročite. Za več izvodov brezplačnih publikacij se obrnite na Europe Direct ali najbližjo informacijsko točko (https://europa.eu/european-union/contact_sl);
- zakonodaja EU in drugi dokumenti;
- do pravnih informacij EU, vključno z vso zakonodajo EU od leta 1952 v vseh uradnih jezikovnih različicah, lahko dostopate na spletišču EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu>;
- odprti podatki EU.



Urad za publikacije
Evropske unije

ISBN: 978-92-68-27226-8

doi: 10.2832/4011417